Håndbogsreol 2

BETÆNKNING
om

Forskellige spørgsmål vedrørende arbejdsløshedslovgivningen inden for søfartens område

Afgivet af et af arbejdsministeren
i 1969 nedsat udvalg

DET JURIDISKE LABORATORIUM VED KØBENHAVNS UNIVERSITET
ex. 2

BETÆNKNING NR. 603

1971

ISBN 87 503 1051 8

S. L. MØLLERS BOGTRYKKERI, KØBENHAVN

Indholdsfortegnelse

side

I. *1. rapport vedrørende adgangen til udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til ledige danske søfolk i udlandet.*

1. Udvalgets nedsættelse m.v. 5
2. Den nuværende adgang til udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til ledige danske søfolk i udlandet 5
3. De norske og svenske ordninger vedrørende udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til søfolk i udlandet 6
4. Om behovet for oprettelse af udlandssteder i Bangkok og Manila 6
5. Udvalgets synspunkter 7
6. Udvalgets indstilling 9

II. *2. rapport vedrørende den fremtidige tilrettelæggelse af arbejdsformidling og ledighedskontrol inden for søfartens område.*

1. Udvalgets kommissorium m.v. 12
2. Den nuværende ordning for så vidt angår arbejdsanvisning, forhyring og mønstring 12
3. Tørnsystemet 14
4. Den nuværende ordning for så vidt angår ledighedskontrol 15
5. Ledigheden inden for søkassernes område 16
6. Sømandsformidlingen i Norge 16
7. Sømandsformidlingen i Sverige 17
8. Internationale konventioner af betydning for den fremtidige tilrettelæggelse af sømandsformidlingen 19
9. Ressortfordelingen mellem handelsministeriet og arbejdsministeriet med hensyn til mønstringskontorerne og forhyringskontorerne 20
10. Udvalgets synspunkter 20
11. Udvalgets forslag 25

BILAG

Til 1. rapport.

1. Oplysninger om virksomheden i udlandsafdelingerne 30
2. Oplysninger om ledighed og ordretilgang inden for Sømændenes Arbejdsløshedskasse 31
3. Kortfattet redegørelse om de norske bestemmelser vedrørende understøttelsesudbetaling i udlandet 32
4. Do. vedrørende de svenske bestemmelser 33
5. Notat fra Danmarks Rederiforening om udbetaling af understøttelse i udlandet 34
6. Oversigt over af- og påmønstringer i visse havne 35

side

7. Skrivelse af 5.2.1970 fra Søfyrbødernes Forbund 36
7a. Skrivelse af 13.1.1970 fra Søfyrbødernes Forbund 36
7b. Do 37
7c. Skrivelse af 22.1.1970 fra Handelsflådens Velfærdsråd 37
7d. Skrivelse af 22.1.1970 fra The International Seafarers' Center of Manila Inc. 38
8. Skirvelse af 26.6.1970 fra Sømændenes Forbund 39
8a. Stempelregler 40
8b. Skrivelse af 28.8.1969 fra Sømændenes Arbejdsløshedskasse 41
8c. Skrivelse af 30.1.1969 fra samme 41

Til 2. rapport.

1. Oversigt over det af udvalget benyttede materiale 43
2. Stempelregler 44
3. Beskrivelse af tørnsystemet i Sverige 45
4. Arbejdsformidlingschef Lauge R. Kallestrups undersøgelse af den nuværende mønstrings- og forhyringsordning samt af forskellige forhold vedrørende arbejdsstyrken 48
5. Uddrag af norsk betækning af 2.12.1968 om mønstring, forhyring og registrering af sømænd vedrørende forhyringen uden for riget 59
6. Uddrag af samme betænkning vedrørende begreberne »påmønstring«, »ommønstring« og »afmønstring« 62
7. Uddrag af samme betænkning vedrørende udvalgets generelle vurdering af formidling og mønstring 66

I. 1. rapport vedrørende adgangen til udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til ledige danske søfolk i udlandet

1. Udvalgets nedsættelse m.v.

Under den 31. marts 1969 besluttede arbejdsministeriet at nedsætte et udvalg, der fik til opgave inden 1. september 1970 at fremkomme med:

forslag til den praktiske tilrettelæggelse af arbejdsanvisning og arbejdsløshedskontrol for søfartens område,

vurdering af spørgsmålet om, hvorvidt ressortfordelingen mellem handelsministeriet og arbejdsministeriet med hensyn til mønstringskontorerne og forhyringskontorerne eventuelt bør ændres, og

vurdering af mulighederne for at udvide adgangen til udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til ledige danske søfolk i udlandet.

I udvalgets kommissorium blev det endvidere pålagt udvalget at overveje at udtage spørgsmålet om udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse i udlandet til særskilt og forlods behandling.

Udvalget fik følgende sammensætning:

Arbejdsdirektør H. Borreschmidt, arbejdsdirektoratet, formand.

Udpeget af Sømændenes Arbejdsløshedskasse:

Forbundsformand Preben Møller Hansen, Sømændenes Forbund i Danmark.

Udpeget af Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasse og Sø-Restaurationens Arbejdsløshedskasse:

Forbundsformand Svend Fønsskov, Søfyrbødernes Forbund.

Udpeget af Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre skibe og Rederiforeningen af 1895:

Underdirektør R. Thøgersen, A/S Det Østasiatiske Komp.

Underdirektør K.W. Linnemann, Danmarks Rederiforening.

Udpeget af handelsministeriet:

Eksp.sekr. Sven Lunddahl, handelsministeriet.

Udpeget af udenrigsministeriet:

Kontorchef E. Krog-Meyer, udenrigsministeriet.

Udpeget af arbejdsministeriet:

Kontorchef Lauge R. Kallestrup, arbejdsformidlingskontoret i København

Eksp.sekr. H. Holm, arbejdsministeriet.

Udpeget af arbejdsdirektoratet:

Kontorchef Annemarie Koch, arbejdsdirektoratet og

Fuldmægtig Inge Herluf, arbejdsdirektoratet (sekretær).

Udvalget har indtil afgivelsen af nærværende rapport afholdt 5 møder, i hvilke i overvejende grad spørgsmålet i forbindelse med udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse i udlandet har været til behandling.

2. Den nuværende adgang til udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til ledige danske søfolk i udlandet

I tiden fra 1955 til 1968 er der af arbejdsdirektoratet godkendt oprettet kontrol- og udbetalingssteder i Antwerpen, New York, Genua, Rotterdam og Kobe. Godkendelsen er meddelt på betingelse af,

at der kun kan udbetales understøttelse til ledige medlemmer af vedkommende arbejdsløshedskasse(r), som er danske statsborgere, eller som er fast bosiddende i Danmark,

at de pågældende ledige skal være tilmeldt arbejdsformidlingskontoret i København,

at hovedkontoret (arbejdsløshedskassen) skal af-

kontrollere samtlige indsendte kvitteringer, inden der sendes penge til udbetaling,
at ordningens bestyrer ikke må ligge inde med flere penge, end han skal bruge til udbetaling af de indsendte kvitteringers pålydende,
at der højst må opholde sig ialt 30 danske sømænd og søfyrbødere på det pågældende sted,
at direktoratet har godkendt den person, som skal udøve kontrollen og understøttelsesudbetalingen, og
at samtlige administrationsudgifter ved ordningen afholdes af vedkommende forbund.

Samtlige de nævnte steder er godkendt som udbetalingssteder for Sømændenes Arbejdsløshedskasse. Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasse har nu kun udbetalingssteder i New York, Kobe og Rotterdam, idet det tidligere udbetalingssted i Antwerpen er nedlagt.
Vedrørende betingelserne for udbetaling af understøttelse samt understøttelsens beløb gælder de samme regler som for søfolk, der bliver ledige i Danmark. Også kontrollen og anvisningen er principielt tilrettelagt på samme måde som i Danmark.

Til belysning af virksomheden ved de nuværende udlandssteder er der fra Sømændenes Arbejdsløshedskasse meddelt følgende oplysninger om det gennemsnitlige antal udmønstringer af sømænd og det gennemsnitlige antal ledige sømænd:

	Udmønstringer pr. måned:	Ledige pr. måned:
Kobe	32	40 om vinteren, 12 om sommeren
New York	32	20 om vinteren, 30 om sommeren
Antwerpen	11	11
Genua	1	4
Rotterdam	3	10

Endvidere har Sømændenes Arbejdsløshedskasse til brug for udvalget indhentet oplysninger om antallet af ledigmeldte sømænd, antal understøttede dage og antal bestilte og besatte hyrer for hvert af de nævnte udlandssteder i en 4 ugers periode i november-december 1969. Disse oplysninger, der er gengivet i vedlagte bilag 1, viser for alle udlandsstedernes vedkommende, at antallet af de hertil tilmeldte ledige sømænd i nævnte periode langt oversteg det antal hyrer, der i samme tidsrum blev etableret fra udlandsstederne.

Det samme forhold mellem antallet af ledigmeldte sømænd og antallet af bestilte og besatte hyrer synes imidlertid - i nævnte periode - at gøre sig gældende inden for hele kassens område, hvad enten man ser på forholdens i København, i provinsen eller på udlandsstederne, jfr. de i bilag 2 indeholdte oplysninger.

3. De norske og svenske ordninger vedrørende udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til søfolk i udlandet, jfr. bilag 3 og 4

Norge og Sverige har begge betydeligt større handelsflåder end Danmark. Norge har således et påmønstret mandskab på 65.000 mand mod Danmarks 15.000. De to lande har derfor også et væsentligt mere udbygget net af havnekonsulater med udsendte medarbejdere. Norge har således 25 udsendte generalkonsuler mod 9 danske.

Norge har udbetalingssteder for arbejdsløshedsunderstøttelse i 13 havne i udlandet, Sverige i 9 havne. Ligesom Danmark har Norge og Sverige udbetalingssteder i Antwerpen, Rotterdam, Genua og New York.

4. Sømændenes Arbejdsløshedskasse har søgt om tilladelse til yderligere at foretage udbetaling af understøttelse i Bangkok og Manila

Om behovet for oprettelse af udlandssteder i Bangkok og Manila — hvor Norge og Sverige ikke har udbetalingssteder - har udvalget søgt at fremskaffe et talmateriale til belysning af dette behov, dels udfra det synspunkt, at behovet må ses ud fra betydningen for skibsfarten af, at der kan fås påmønstret danske søfolk i de pågældende havne, dels udfra hensynet til, at de ledige kan få udbetalt understøttelse i forbindelse med afmønstring de nævnte steder.

På grundlag af oplysninger indhentet af Danmarks Rederiforening, jfr. bilag 5, og oplysninger, som udvalget har indsamlet, bl.a. materiale, der har været stillet til rådighed af sømandsskattekontoret, jfr. bilag 6, må antallet af påmønstringer og afmønstringer af danske søfolk i de nævnte havne skønnes at være af en størrelsesorden af 20-25 årligt.

Til supplering af disse tal har Sømændenes Arbejdsløshedskasse yderligere oplyst, at en udbygning af udlandsordningen med oprettelse af udbetalingssteder i de to nævnte havne må skønnes at ville medføre, at bl.a. en del af de søfolk, der for tiden melder sig ledige i Kobe, i stedet vil koncentrere sig de nævnte steder, ligesom der i øvrigt vil tilmelde sig søfolk, der for tiden bliver ledige i de nævnte havne — efter

kassens skøn gennemsnitligt pr. måned (maksimalt) 25 i Manila og 20 i Bangkok.

I forbindelse med udvalgets arbejde har endelig Søfyrbødernes Forbund gennem velfærdssekretærerne i Bangkok og Manila søgt fremskaffet oplysninger om antal ledige motormænd og antal udbudte hyrer på danske skibe i de pågældende havne. Det fremgår af de fremsendte oplysninger, jfr. bilag 7, at der i Bangkok i 1969 var ca. 18 ledige søfyrbødere og ofte ret ringe hyremuligheder; i Manila var der i 1969 39 ledige søfyrbødere, og i samme periode blev der udbudt 25 hyrer på danske skibe og 15 på norske skibe.

Det er ikke muligt for udvalget at fremlægge yderligere oplysninger til belysning af, i hvilket omfang oprettelse af udbetalingssteder i de nævnte havne vil være begrundet i et faktisk behov, dvs. dels med hensyn til i hvilket omfang der vil tilmelde sig ledige søfolk de nævnte steder, dels med hensyn til i hvilket omfang tilstedeværelsen af en sådan arbejdskraftreserve på de omhandlede steder vil medføre et øget antal udmønstringer fra disse.

5. Udvalgets synspunkter

Der har ikke i udvalget kunnet opnås nogen enig indstilling med hensyn til spørgsmålet om adgangen til at oppebære arbejdsløshedsunderstøttelse i udlandet eller konkret om oprettelse af udbetalingssteder i Bangkok og Manila, ligesom der ikke har været enighed om de synspunkter, der bør lægges til grund for vurderingen af spørgsmålet.

Formanden for *Sømændenes Forbund* har under udvalgets drøftelser gjort gældende, at målet må være det, at danske søfolk, der er ledige i udlandet, bliver sidestillet med danske søfolk, der er ledige i Danmark, og således får samme rettigheder i henhold til arbejdsløshedsloven som andre forsikrede, men at forbundets ønske dog foreløbigt er begrænset til en udvidelse af de hidtidige ordninger til at omfatte ledige sømænd i Manila og Bangkok - hvor Sømændenes Arbejdsløshedskasse som anført har ansøgt direktoratet om tilladelse til at oprette udbetalingssteder - samt i større havnebyer i USA. På steder, hvor der ikke er etableret udbetalingssteder, bør - efter forbundets opfattelse - afkontrollering af ledighed kunne ske gennem den danske udenrigstjeneste.

Gennem videregivelsen af oplysninger om ledigheden til kassens afdeling i København og gennem kravet om, at de ledige står tilmeldt arbejdsformidlingskontoret i København, har arbejdsløshedskassen løbende overblik over, hvilke personer, der er ledige de pågældende steder, og kan sikre, dels at enhver mulighed for anvisning af hyre bliver forsøgt, dels at de gældende regler for udbetaling af understøttelse nøje overholdes.

Det afgørende synspunkt i forbindelse med oprettelse af udlandssteder bør efter forbundsformandens opfattelse være det sociale, at arbejdsløshedsforsikrede sømænd under ledighed kan få udbetalt understøttelse, medens de afventer ny hyre.

Forbundsformanden har dog i denne forbindelse givet udtryk for den opfattelse, at en ændring af den nuværende bestemmelse i sømandsloven om fri hjemrejse efter 12 måneders beskæftigelse - således at et væsentligt større antal af de ledige i udlandet kan få fri hjemrejse, f.eks. efter 6 måneders hyre - vil kunne medføre et mindsket behov for udlandssteder, hvorfor nogle af disse i så fald kunne overvejes nedlagt.

Fra *Danmarks Rederiforenings* side er det med hensyn til spørgsmålet om udvidelse af adgangen til at få udbetalt understøttelse i udlandet, herunder spørgsmålet om oprettelse af udlandssteder i Bangkok og Manila, blevet anført, at det afgørende for en vurdering af, hvorvidt et udlandssted bør etableres, må være, om der fra skibsfartens side kan formodes at være et naturligt behov for, at der er søfolk placeret i den pågældende havn, dvs. om havnen er således beliggende på ruterne, at den er et naturligt sted for af- og påmønstringer. Det er på grundlag af de foreliggende oplysninger, jfr. herved bilag 5, Rederiforeningens bestemte opfattelse, at der intet sådant behov er i Manila og Bangkok - og efter Suez kanalens lukning ej heller i Genua. Ved oprettelse af udbetalingssteder i de pågældende havne, hvor beskæftigelsesmulighederne er ringe, skabes der nye kunstige arbejdsløshedsøer, og herved modvirkes de bestræbelser, der af samfundsmæssige hensyn bør gå i retning af at tilpasse den i forvejen for store arbejdsstyrke til erhvervets behov.

Hertil kommer, at det af sociale grunde næppe kan være ønskeligt, at der netop i disse to havne med deres særlige milieu skabes økonomisk baggrund for, at danske søfolk i udvidet omfang kan opholde sig der gennem længere tid. Det er formentlig af de samme grunde, at

Norge og Sverige ikke har udbetalingssteder i Østen i det hele taget.

Årsagerne til, at søfolk bliver ledige i udenlandsk havn, kan være:

a1° At afmønstringen sker som følge af sygdom. I så fald har den pågældende, foruden at han oppebærer sygehyre, ret til fri hjemrejse.

a2° At en sømand har gjort tjeneste om bord i 12 måneder, jfr. herved sømandslovens § 15, og afmønstrer for at holde sin ferie. Han vil ligeledes almindeligvis have ret til fri hjemrejse i medfør af sømandslovens § 26.

I begge disse tilfælde bør sømanden sendes hjem for efter enten sygdom eller ferie at blive omfattet af arbejdsformidlingen i Danmark. Det er sømandens eget anliggende, om han ikke måtte ønske at benytte sin hjemrejseret.

b. Afmønstringen kan i visse tilfælde ske efter en tjenesteperiode, der er mindre end 12 mdr., men dog under forhold, hvor den pågældende må have et rimeligt krav på at oppebære arbejdsløshedsunderstøttelse. Afmønstringen kan f.eks. være motiveret i trivselsproblemer. I sådanne tilfælde bør den stedlige konsul i samråd med det nærmest liggende udbetalingssted for arbejdsløshedsunderstøttelse afgøre, om sømanden bør have økonomisk hjælp til at rejse til udbetalingsstedet for at søge hyre derfra. Skønnes det, at en ny hyre ikke kan fås dér indenfor en rimelig tid, og kan dette heller ikke ske i afmønstringshavnen, bør konsulen kunne foranledige ham sendt til Danmark. Hjemmel til afholdelse af rejseudgifter bør skaffes, hvis den ikke måtte være til stede i dag. Det bør selvsagt være en ufravigelig betingelse for at udgifterne dækkes af arbejdsformidlingen, at den pågældende kan godtgøre, at han har haft en i arbejdsløshedslovens forstand fyldestgørende grund til sin ledighed.

c. Afmønstring kan også være foranlediget af, at den pågældende ikke er mødt om bord ved skibets afsejling (agterudsejling eller rømning). En sådan sømand har ikke ret til arbejdsløshedsunderstøttelse, og hans eventuelle hjemrejse bør som hidtil ske for hans egen regning, eventuelt mod en refusionserklæring til konsulen. Skyldes agterudsejlinger forhold, som ikke kan lægges ham selv til last, finder den under pkt. b. foreslåede fremgangsmåde anvendelse.

Det er endelig fra Rederiforeningens side gjort til en forudsætning for foreningens tilslutning til bevarelsen af de nuværende udbetalingssteder i udlandet - med undtagelse af Genua, der bør nedlægges - at det af Sømændenes Forbund i Danmark praktiserede tørnsystem ikke anvendes ved udbetalingsstederne i udlandet. Det må være således, at rederierne/skibene, således som tilfældet er for arbejdsgivere i land, der benytter arbejdsformidlingen, kan få anvist bestemte navngivne personer. I modsat fald kan det forventes, at rederierne eller skibsførerne i mange tilfælde vil gå udenom udenlandsstederne, hvilket ikke kan være ønskeligt.

Fra de *øvrige udvalgsmedlemmers* side har indstillingen — uden at der har fundet nogen klar stillingtagen sted til spørgsmålet om oprettelse af udbetalingssteder i Manila og Bangkok - overvejende været den, at der næppe kan siges at foreligge noget uomtvisteligt behov for oprettelse af de omhandlede nye udbetalingssteder.

Med hensyn til tørnsystemet har *udenrigsministeriets og handelsministeriets* repræsentant tilsluttet sig de af Rederiforeningen hævdede synspunkter vedrørende tørnsystemets anvendelse i udlandet. Fra Sømændenes Forbund har man imidlertid ikke ment at kunne acceptere nogen ordning, der ville medføre ændringer i tørnsystemets anvendelse, udfra den grundlæggende opfattelse, at dette system bedst sikrer alle beskæftigelse.

Med hensyn til en eventuel medvirken fra udenrigstjenestens side til løsning af spørgsmål i forbindelse med understøttelsesudbetaling og arbejdsformidling i udlandet er det endelig af *udenrigsministeriets* repræsentant oplyst, at der ikke uden betydelige merudgifter til udsendt personale og kontorhold kan pålægges udenrigstjenesten sådanne nye funktioner. Man vil dog, som tidligere tilbudt, kunne påtage sig i visse havne på USA's vestkyst og i Japan at foretage blotte afstemplinger i forbindelse med indtruffen ledighed. Derimod vil en egentlig arbejdsløshedskontrol og den i forbindelse hermed foreskrevne arbejdsformidling ikke kunne gennemføres. Almindelig bistand til søfolk og skibe med formidling af hyretilbud har stedse været og vil fortsat blive ydet.

For så vidt angår det af Danmarks Rederi-

forening i nærværende rapport fremsatte forslag om en praktisk løsning for søfolk, der af trivselsmæssige grunde afmønstrer før tiden, har udenrigsministeriets repræsentant udtalt, at man gerne ser en sådan nyordning gennemført, idet den skønnes at ville kunne betyde en lettelse af vilkårene for søfolk, der kommer i en sådan situation, og at ordningen derved vil lette udenrigstjenestens bistandsarbejde for søfolk i udlandet.

En beskrivelse af de anvendte tørnsystemer er indeholdt i bilag 8.

6. Udvalgets indstilling

Et mindretal bestående af forbundsformand Preben Møller Hansen og forbundsformand Svend Fønsskov går ind for, at der meddeles Sømændenes Arbejdsløshedskasse tilladelse til oprettelse af udbetalingssteder i Manila og Bangkok, eventuelt på forsøgsbasis. Samtidig bevares de nu godkendte udbetalingssteder, eventuelt med undtagelse af udbetalingsstedet i Genua.

Et *mindretal* bestående af underdirektør K. W. Linnemann og underdirektør R. Thøgersen finder, at de nuværende udbetalingssteder kan opretholdes - med undtagelse af udbetalingsstedet i Genua - under forudsætning af, at der finder begrænsninger sted i tørnsystemets anvendelse. Dette mindretal kan ikke gå ind for oprettelse af yderligere udbetalingssteder.

Et mindretal bestående af formanden, udenrigsministeriets, handelsministeriets og arbejdsdirektoratets repræsentanter er af den opfattelse, at spørgsmålet om oprettelse af udlandssteder må anskues udfra det synspunkt, at udlandet er en naturlig og fra alle sider ønskelig del af danske søfolks geografiske arbejdsmarked. Ud fra denne betragtning vil det principielt være rimeligt, at der i passende og særligt påkrævet omfang ved indtræffende ledighed i udlandet kan tilbydes den ledige samme bistand som i Danmark i form af anvisning af nyt arbejde eller, i fald dette ikke kan ske umiddelbart, i form af arbejdsløshedsunderstøttelse i ledighedsperioden. For så vidt angår udøvelsen af arbejdsanvisning i udlandet, medfører denne betragtning, at etableringen af udlandssteder må ses i forbindelse med tilstedeværelsen af rimelige anvisningsmuligheder fra sådanne steder.

a. Med hensyn til bistanden i form af arbejdsanvisning finder disse udvalgsmedlemmer - også ud fra hensynet til de arbejdssøgende - at det er vigtigt, at der fra udlandsstederne kan ydes rederierne en sådan service, at rederierne i videst muligt omfang benytter disse steder i forbindelse med opståede behov for arbejdskraft.

Denne service må derfor - således som det også er tilfældet inden for den svenske søfartsformidling, såvel i Sverige som i udlandet - indebære, at arbejdsformidlingens grundprincip om, at der skal søges skaffet arbejdsgiveren den bedst mulige arbejdskraft og den arbejdssøgende et for ham passende arbejde, søges efterlevet. Følgelig findes bl.a. tørnordningen at måtte modificeres således, at den ikke er til hinder for, at arbejdsgivere får anvist bestemte, navngivne personer, som de ønsker at tilbyde ansættelse.

b. *Med hensyn til bistanden i form af udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse* i forbindelse med indtrædende ledighed i udlandet finder disse udvalgsmedlemmer, at sådan udbetaling i princippet bør kunne ske til ledige søfolk, der opholder sig på de steder i udlandet, hvor de forannævnte anvisningsmæssige forudsætninger er opfyldt; det kunne i denne forbindelse overvejes, hvorvidt der bør søges fastsat en særlig frist for, hvor længe ledige søfolk skal kunne oppebære understøttelse i udlandet. For så vidt angår ledige søfolk, der opholder sig på andre steder i udlandet end foran nævnt, finder man ikke, at der bør skabes adgang for udbetaling af understøttelse til de pågældende under opholdet i udlandet, men at der snarere bør tilstræbes gennemført lempeligere regler for fri hjemrejse til Danmark.

c. *Hvad særligt angår oprettelsen af udbetalingssteder i Bangok og Manila* som ansøgt af Sømændenes Arbejdsløshedskasse finder disse udvalgsmedlemmer efter alt foreliggende at kunne indstille, at der på forsøgsbasis godkendes oprettet udbetalingssteder i Bangkok og Manila, foreløbigt begrænset til den 1. september 1971, til hvilket tidspunkt den nuværende anvisningsmæssige særordning vedrørende søfolk indtil videre er gældende. Samtidig indstiller man, at det nuværende udbetalingssted i Genua nedlægges.

Det forudsættes herved, at der i forsøgsperio-

den indsamles oplysninger om den virksomhed, der finder sted fra de omhandlede udbetalingssteder, således at der, inden perioden udløber, kan fremlægges et materiale til belysning af det behov, der måtte være for en videreførelse af ordningen, herunder anvisningsmulighederne fra de omhandlede steder.

Disse tilladelser bør meddeles på samme vilkår som gældende for de nuværende udbetalingssteder, dog på betingelse af, at tørnsystemet under denne forsøgsordning modificeres således, at det ikke er til hinder for, at rederierne fra de 2 omhandlede udlandssteder kan få anvist bestemte, navngivne personer, som de ønsker at tilbyde ansættelse.

Et mindretal bestående af ekspeditionssekretær H. Holm kan med en enkelt modifikation, jfr. nedenfor, tilslutte sig den af bl.a. formanden afgivne indstilling om, at der på forsøgsbasis og begrænset til 1. september 1971 godkendes oprettet udbetalingssteder i Bangkok og Manila, samt at det nuværende udbetalingssted i Genua nedlægges. Mindretallet kan endvidere tilslutte sig den anførte forudsætning om, at der i forsøgsperioden indsamles oplysninger om virksomheden m.v., men finder, at tilladelsen bør gives på sædvanlige vilkår. Med hensyn til tørnsystemet bemærkes, at mindretallet vil finde det tvivlsomt, om dette system er fuldt foreneligt med lovgivningen, men at mindretallet må være af den opfattelse, at spørgsmålet om dette systems fortsatte opretholdelse må tages op i forbindelse med de videre overvejelser i udvalget angående den praktiske tilrettelæggelse af arbejdsanvisning og arbejdsløshedskontrol for søfartens område, jfr. herved den de respektive arbejdsløshedskasser meddelte tilladelse til indtil 1. september 1971 at udøve disse funktioner.

Et mindretal bestående af arbejdsformidlingschef Lauge R. Kallestrup kan tiltræde ekspeditionssekretær H. Holms indstilling med den bemærkning, at tørnsystemet har været gældende og godkendt i en menneskealder med en tilsvarende lovgivning som den nuværende, og at en hensigtsmæssig løsning af de opgaver, det er pålagt udvalget at løse, efter mindretallets skøn *bl.a.* forudsætter følgende undersøgelser:

A. 1) En undersøgelse af karakteren og omfanget af ledigheden blandt sømænd og søfyrbødere, idet de tidligere undersøgelser af ledigheden, bl.a. som ledighed har medtaget den tid, de pågældende fags udøvere har været under uddannelse, ligesom man ved de tidligere undersøgelser ikke har undersøgt, hvilken betydning for ledighedens omfang de eksisterende bestemmelser i de kollektive overenskomster vil kunne have, for så vidt bl.a. angår bestemmelsen om, at anciennitetstillæg kun udbetales inden for samme rederi, ligesom retten til anciennitetstillæg fortabes, såfremt den enkelte skifter rederi.

2) Der bør formentlig også foretages en undersøgelse af fagets tilgangsforhold, idet 15 o/o af de under sømandsskattelovgivningen henførte personer er under 20 år, og ca. 20 0/0 mellem 20 og 24 år.

B. Under hensyn til, at søfartens lønmodtagere til arbejdsløshedsforsikringen yder samme bidrag som andre lønmodtagere, må det undersøges, om der administrativt er mulighed for at sikre den enkelte lønmodtager inden for søfarten samme forsikringsmæssige rettigheder som andre lønmodtagere, bl.a. ved at udbetale understøttelse til de ledige på det sted, hvor ledigheden indtræder f.eks. på betingelse af, at det pågældende rederi afgiver en erklæring om årsagen til ledigheden, og at understøttelsesperioden begrænses.

En sådan ordning vil tilsyneladende også kunne have visse anvisningsmæssige fordele, såfremt de ledige registreres centralt.

C. En systematisk gennemgang af de internationale konventioners bestemmelser, hvad enten disse måtte være ratificeret eller ikke ratificeret af Danmark.

D. Der bør gennemføres en undersøgelse og beskrivelse i detaljer af registreringsprincipper, blanketter m.v., for så vidt angår administrationen i Norge og Sverige og helst også i England.

E. En undersøgelse af den nuværende administration og af de økonomiske konsekvenser af en ændret form for udbetaling af rejsehjælp, hvad enten denne ydes igennem arbejdsløshedsforsikringen eller i henhold til søfartslovgivningens øvrige bestemmelser.

F. En vurdering af betimeligheden af en større ledighed blandt søfartens medarbejdere

end for arbejdsmarkedet som helhed bl.a. for at formindske skibenes ventetid i havnene.

Til foranstående bemærkninger fra sidstnævnte mindretal har det øvrige udvalg ikke på tidspunktet for nærværende rapports afgivelse haft anledning til at fremkomme med kommentarer eller tage stilling.

København, den 6. juli 1970.

H. Borreschmidt
Formand

Svend Fønsskov

H. Holm

Lauge R. Kallestrup

Annemarie Koch

E. Krog-Meyer

K. W. Linnemann

Sven Lunddahl

Preben Møller Hansen

R. Thøgersen

Inge Herluf
Sekretær

II. 2. rapport vedrørende den fremtidige tilrettelæggelse af arbejdsformidling og ledighedskontrol inden for søfartens område

1. Udvalgets kommissorium m.v.

Under 31. marts 1969 besluttede arbejdsministeriet - i forbindelse med, at der blev meddelt Sømændenes og Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasser tilladelse til i henhold til bestemmelserne vedrørende privat arbejdsanvisning at udøve arbejdsanvisning indtil 1. september 1971 - at nedsætte et udvalg, der fik til opgave inden 1. september 1970 at fremkomme med:

- forslag til den praktiske tilrettelæggelse af arbejdsanvisning og arbejdsløshedskontrol for søfartens område
- vurdering af spørgsmålet om, hvorvidt ressortfordelingen mellem handelsministeriet og arbejdsministeriet med hensyn til mønstringskontorerne og forhyringskontorerne eventuelt bør ændres, og
- vurdering af mulighederne for at udvide adgangen til udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse til ledige danske søfolk i udlandet.

Vedrørende udlandsspørgsmålet samt vedrørende udvalgets sammensætning henvises til den af udvalget afgivne 1. rapport af 6. juli 1970.

Udvalget har indtil afgivelsen af nærværende rapport afholdt 8 møder og har desuden foretaget en studierejse til Gøteborg. Vedrørende det under udvalgets drøftelser benyttede materiale henvises til bilag 1.

2. Den nuværende ordning på søfartsområdet f.s.v. angår arbejdsanvisning, forhyring og mønstring

A) Anvisningsorganer

a) *Statens forhyringskontorer* (findes i København, Århus, Aalborg, Esbjerg, Svendborg og Antwerpen).

b) *Anerkendte arbejdsløshedskasser:*
Sømændenes Arbejdsløshedskasse
Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasse

Disse arbejdsløshedskasser, der har afdelinger i København, har herudover repræsentanter i Korsør, Nakskov, Rønne, Odense, Svendborg, Aalborg, Århus, Esbjerg, New York, Kobe og Rotterdam; Sømændenes Arbejdsløshedskasse har endvidere udbetalingssteder for arbejdsløshedsunderstøttelse - uden afdelingsrepræsentation - i Antwerpen og Genua.

Anvisning og kontrol af medlemmer af Sø-Restaurationens Arbejdsløshedskasse er som følge af nyordningen på arbejdsformidlingsområdet pr. 1. april 1969 overgået til arbejdsformidlingskontorerne.

Dansk Skipperforening af 1942.

Foreningen er en afdeling af Arbejdsledernes Arbejdsløshedskasse og har tilladelse til fortsat at udøve anvisning indtil 1. september 1971.

c) *Foreninger, der har tilladelse til at udøve privat arbejdsanvisning.*

Dansk Styrmandsforening.
Maskinmestrenes Forening.

Begge foreninger har fået meddelt tilladelse til fortsat at udøve arbejdsanvisning indtil 1. januar 1972.

B) Forhyringsorganer

a) Rederierne (bl.a. ØK og DFDS har egne forhyringskontorer).

b) Statens forhyringskontorer.

C) Mønstringsorganer

Statens mønstringskontorer (antallet faldende; for tiden findes ca. 50 fordelt over landet).

I tilfælde, hvor skibet afgår fra havn, hvor mønstringskontor ikke forefindes, påser skibsføreren, at mandskab, som antages, opfylder lovgivningens forskrifter, samt udfylder skibs-

bemandingsliste og søfartsbøger. Såvel til- som afgang af skibsmandskab skal snarest muligt derefter berigtiges over for mønstringsbestyrer.

ad A: *Arbejdsanvisning:*

For kaptajner, dæks- og maskinofficerer finder der i almindelighed ikke nogen anvisning sted, idet de pågældende selv indgår direkte aftale med rederierne om ansættelsesforholdet. De pågældende henvises i almindelighed derpå til forhyringskontorerne for der at få bragt formelle og praktiske forhold i forbindelse med arbejdets overtagelse i orden. Dog kan der ske formidling gennem statens forhyringskontorer, såvel som gennem Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Dansk Skipperforening af 1942. Disse foreninger foretager årligt ca. 80, 150 og 200 anvisninger. Endvidere er det over for udvalget oplyst, at der i et vist omfang finder formidling sted gennem Danmarks Skibsførerforening og Radiotelegrafistforeningen af 1917.

Det menige skibsmandskab rekvireres af rederier, der er medlemmer af Danmarks Rederiforening (bortset fra ØK og DFDS) gennem statens forhyringskontorer, der samtidig i almindelighed er bemyndiget til at indgå aftale om ansættelsesforholdet (hyreaftalen) på pågældende rederis vegne. Ordrer, der vedrører arbejdskraft, der er organiseret i *Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund* videregives af forhyringskontorerne til vedkommende arbejdsløshedskasser - i hvilke de pågældende ledige afkontrolleres under ledighed - hvorefter arbejdskraften anvises (udvælges) af vedkommende arbejdsløshedskasse. Udvælgelsen finder sted ved opråb i de respektive arbejdsløshedskassers kontrollokaler. Disse opråb finder sted dagligt mellem kl. 9 og 16. Uden for kontortid finder der anvisning sted fra kontrollørernes private bopæl, evt. med bistand fra Søfolkenes Mindehotel.

Ved opråbet kan de tilstedeværende ledige »byde på« de tilbud te hyrer, og den af de bydende, der har flest stempler for afkontrollerede dage, anvises. De nævnte arbejdsløshedskasser tager i forbindelse med anvisningen hensyn til, at den anviste skal opfylde de betingelser, der måtte være foreskrevet for at kunne forrette tjeneste i den pågældende stilling, d.v.s. at betingelserne vedrørende alder, sundhedstilstand og kvalifikationer er opfyldt. Endvidere påses det, at pågældendes pas har mindst 6 måneders gyldighed, at militærtjeneste er aftjent, eller at værnepligtslovens bestemmelser på anden måde er overholdt, samt at pågældende ikke er udelukket fra at kunne blive ansat i vedkommende rederi.

De således anviste søfolk henvises herefter til forhyringskontorerne med henblik på indgåelse af hyreaftaler m.v.

Ordrer, der vedrører arbejdskraft, der er organiseret i *andre fagforbund* (f.eks. Sø-Restaurationens Forbund i Danmark*), Dansk Elektriker Forbund, og Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund) videregives, i fald forhyringskontorerne ikke selv kan fremskaffe den ønskede arbejdskraft, til arbejdsformidlingskontorerne, ved hvilke de arbejdsløshedsforsikrede afkontrolleres under ledighed. Den af disse kontorer anviste arbejdskraft henvises derefter til forhyringskontorerne med henblik på indgåelse af hyreaftaler m.v.

ØK og DFDS har egne forhyringskontorer, der rekvirerer arbejdskraften direkte gennem vedkommende arbejdsløshedskasse, hvorefter de anviste henvises til rederiets eget forhyringskontor med henblik på antagelse, indgåelse af hyreaftaler m.v.

For så vidt angår *rederier, der ikke er tilsluttet Danmarks Rederiforening,* bl.a. rederier, som er tilsluttet Rederiforeningen af 1895 og Rederiforeningen for mindre skibe (der har betydelig flere skibe end det antal, som er tilsluttet Danmarks Rederiforening), har adskillige overenskomst med Sømændenes Forbund og henvender sig direkte hos Søfyrbødernes og Sømændenes Forbund for at få anvist arbejdskraft.

Kgl. grønlandske Handel rekvirerer også arbejdskraften direkte hos vedkommende arbejdsløshedskasse og benytter ikke statens forhy-

*) Repræsentanterne for Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund har herved ønsket at oplyse, at mere end 90 % af Sø-Restaurationens medlemmer altid selv har henvendt sig direkte på rederikontorerne og truffet direkte aftale om ansættelsesforholdene. De pågældende er herefter blevet henvist til forhyringskontorerne for at få bragt det formelle i orden. For de sidste 10 %'s vedkommende forholder det sig således, at omkring 5 % er uegnet til at virke ved søerhvervet, og de resterende 5 % er anvist arbejde gennem de offentlige arbejdsformidlingskontorer.

Der er helt konkret *kun* blevet anvist 269 til Sø-Restaurationens arbejdsområde fra arbejdsformidlingen fra 1. april 1969 frem til idag. Heraf er flere gengangere og nægtere, så det reelle tal er betydeligt under 269.

ringskontorer; skibsledelsen foretager selv den fornødne kontrol med, at de for påmønstring nødvendige betingelser er opfyldt. - Det samme forhold gør sig gældende for D.S.B.

Ikke-organiseret arbejdskraft rekvireres gennem forhyringskontorerne eller gennem arbejdsformidlingskontorerne; i sidste tilfælde henvises de anviste til forhyringskontorer på steder, hvor sådanne forefindes, med henblik på at få bragt de for forhyringsaftalen (og mønstringen) fornødne forhold i orden.

Fælles for al anvisning af sømænd er, at der i forbindelse med anvisningen sker en foreløbig (i relation til den endelige mønstring) kontrol med, at den pågældende sømand opfylder de for påmønstringen nødvendige betingelser. Denne kontrol finder af hensyn til anvisningens effektivitet sted så tidligt i ansættelsesproceduren som muligt, bl.a. således, at der kan blive mulighed for at udskifte en sømand med mangelfulde kvalifikationer med en sømand, der opfylder lovens og de for arbejdets overtagelse nødvendige betingelser, ligesom eventuelt manglende sundhedsundersøgelser kan bringes i orden, forinden mønstring skal finde sted.

ad B: *Forhyring.*

Som det fremgår af bemærkningerne ovenfor, kan forhyringen enten finde sted ved rederierne, bl.a. gennem disses egne forhyringskontorer, efter at de pågældende dæks- og motormandsbesætninger er rekvireret hos henholdsvis Sømændenes og Søfyrbødernes Forbunds arbejdsanvisningskontorer, eller gennem statens forhyringskontorer.

På rederiernes vegne kan forhyringskontorerne indgå hyreaftale med den pågældende sømand m.v.; det bemærkes herved, at ingen forhyringsaftale bliver indgået, uden at rederiets sanktion hertil foreligger enten på grundlag af, at den pågældende sømand personlig har givet fremmøde på rederiet, eller ved at forhyringskontoret telefonisk har givet rederiet oplysninger om sømandens data, kvalifikationer m.v. Ved forhyringen undersøges - foruden ved en eventuel anvisning - om bestemmelserne om alder, sundhedstilstand, fartstid og sømandsuddannelse er opfyldt.

Endelig sørger forhyringskontorerne bl.a. for, at pas og eventuelt visum foreligger, ligesom der på rederiets vegne udbetales forskud på hyre og forplejningsudlæg, samt eventuelt fremskaffes billetter til rejsen. Ved selve afrejsen giver en repræsentant fra forhyringskontoret møde og bistår sømanden med indskrivning af rejsegods m.v. samt udleverer valuta (forplejningsudlæg) og billetter.

Forhyringskontoret i København har i 1968 foretaget ca. 4.600 forhyringer til ca. 2.100 skibe.

ad C: *Mønstring.*

Bestemmelserne om mønstring af skibsmandskab finder anvendelse på ethvert skib eller fartøj med undtagelse af ikke-passagerfartøjer under 20 registertons brutto, der udelukkende anvendes i indenrigsfart, jfr. § 1 i bekendtgørelse om mønstring af skibsmandskab.

Mønstringen foregår for mønstringsbestyreren. Mønstringsbestyrerforretningerne i København varetages af en dertil særlig udnævnt mønstringsbestyrer. Uden for København varetages disse forretninger af en toldembedsmand, normalt distriktstoldchefen i vedkommende havn, eller af den stedlige udskrivningschef.

På de steder i landet, hvor der er forhyringskontor, er mønstringsbestyreren tillige den øverste leder af dette, medens forhyringsmanden forestår den daglige ledelse.

Ved mønstringen påses det, at lovgivningens forskrifter om skibsførerens og skibsmandskabets forhold, herunder navnlig at forskrifterne i lov om forhyring og mønstring af skibsmandskab, sømandsloven og bemandingsloven er overholdt. Endvidere føres tilsyn med overholdelsen af værnepligtsloven. Skibsbemandingslisten, øvrige skibspapirer og mandskabets søfartsbøger fremlægges for mønstringsbestyreren til påtegning om, at intet er til hinder for skibets afsejling.

3. Tørnsystemet

Det gældende reglement for kontrol og arbejdsanvisning i Sømændenes og Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasser indeholder bestemmelser om, at medlemmerne skal anvises arbejde i den rækkefølge, hvori de har meldt sig ledige i den pågældende afdeling. Som undtagelse for dette prioritetssystem er nævnt

a) at medlemmer, der er afskediget på grund af sygdom, skibets oplægning, dokning eller anden lignende årsag, har fortrinsret til atter at tiltræde tjenesten ved genantagelse til samme skib, hvis intet andet foreligger,

b) at der vil være at tage fornødent hensyn til pågældendes kvalifikationer og

c) til eventuelle særlige ønsker hos pågældende arbejdsgiver. Endelig kan der

d) ses bort fra prioritetssystemet ved anvisning af hyre til gamle medlemmer eller sådanne, der på grund af nedsat arbejdsevne ikke kan påmønstres et hvilket som helst skib.

A. I praksis er disse bestemmelser, som foran berørt, blevet udformet således, at anvisningen indenfor Sømændenes og Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasser, for så vidt angår de *indenlandske afdelinger,* finder sted gennem et auktionssystem, idet ledige forsikrede, der er tilstede ved opslag af hyrer, kan byde på disse hyrer med den virkning, at den arbejdssøgende, der har flest stempler for afkontrollerede dage - og som har været længst ledig - får hyren anvist.

For så vidt den forsikrede af anciennitetsmæssige årsager og lignende ikke ønsker den pågældende hyre, kan han undlade at byde på denne - uanset om han måtte have flest stempler. I fald ingen byder på den ledige hyre med den følge, at der ikke bliver anvist arbejdskraft til denne, stoppes der for udbetaling af understøttelse til alle ledige medlemmer over hele landet. Hvis der bliver anvist arbejdskraft, får undladelse af at byde på hyren ingen forsikringsmæssige konsekvenser; denne regel er ens for Sømændenes og Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasser, men medfører på grund af den forskellige ledighed faktiske forskelle for kassernes medlemmer.

Når den forsikrede melder sig ledig, får han udleveret et stempelkort og får for hver dag, han er ledig, et stempel på dette. Vedrørende de nærmere regler for stempling henvises til bilag 2, indeholdende de nugældende stempelregler for medlemmer af Sømændenes Forbund. Det bemærkes herved, at de i pkt. 8 nævnte maksimum-stempler for tiden er nedsat til 75. - Det tilføjes, at der ikke indenfor Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasse er regler om maksimum-stempler.

B. For så vidt angår ledige forsikrede, *der er hyresøgende i udenlandske afdelinger,* foretages anvisningen efter følgende, egentlige tørnsystem:

Når et medlem melder sig ledig i en udenlandsk afdeling, udfærdiges der et kort på ham, som sættes nederst i rækken af kortene over de hyresøgende. Hver gang en hyre skal anvises, har den, der står øverst på listen - og som også har gået længst ledig - første ret til at få hyren anvist. Ønsker han ikke at få anvist den pågældende hyre, kan han i tre tilfælde (dvs. ved tre forskellige skibe) sige nej, men flyttes herefter, uanset om han oppebærer understøttelse eller ej, nederst i rækken. Den ledige hyre tilbydes herefter de andre ledige i den rækkefølge, de har meldt sig ledige, og de nederste rykker op efterhånden, som der anvises arbejde. I tilfælde, hvor hyren ikke bliver besat af afdelingen, skal der for forsikrede, der uden fyldestgørende grund har vægret sig ved at tage tilbudt hyre, stoppes for udbetaling af understøttelsen, jfr. bestemmelsen i § 27, stk. 1, nr. 10 i kassernes vedtægt.

4. Den nuværende ordning for så vidt angår ledighedskontrol

I forbindelse med, at arbejdsministeriet som foran nævnt meddelte Sømændenes og Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasser tilladelse til fortsat at udøve arbejdsanvisning indtil 1. september 1971, meddelte arbejdsdirektoratet de nævnte arbejdsløshedskasser tilsvarende tilladelse til fortsat at udøve ledighedskontrol. Det blev af praktiske grunde - uanset at kontrolreglerne for arbejdsløshedskassemedlemmer i øvrigt undergik væsentlige ændringer - fastsat, at kontrollen indenfor det omhandlede område skulle finde sted efter de hidtil, d.v.s. indtil 1. april 1969 gældende regler, bl.a. således, at ledige medlemmer af disse arbejdsløshedskasser skulle møde til kontrol hver anden dag.

I det omfang, hvor arbejdsløshedskasserne af praktiske grunde ikke ved egen foranstaltning fuldt ud kan udøve funktionerne vedrørende ledighedskontrollen, varetager arbejdsformidlingskontorerne, herunder afdelingskontorerne under disse - således som det også hidtil i et vist omfang har været tilfældet - de omhandlede funktioner, således at arbejdsformidlingskontorerne, når de pågældende medlemmer hver anden dag møder til kontrol, skal give pås templing om fremmødet på de af medlemmerne medbragte kontrolkort og understøttelsesk vit teringer. Dette er dog kun sket i begrænset omfang.

5. Ledigheden indenfor søkassernes område

Ledighedsforholdene indenfor de omhandlede søkasser i sammenligning med ledigheden på arbejdsmarkedet i øvrigt har været gjort til genstand for drøftelser i udvalget, bl.a. derigennem, at rederirepræsentanterne har gjort gældende, at der gennem især det af Sømændenes Arbejdsløshedskasse praktiserede anvisningssystem er skabt en kunstig arbejdsledighed derved, at der fastholdes en større arbejdsstyrke ved erhvervet end nødvendigt **i** relation til de givne beskæftigelsesmuligheder, en kendsgerning, som også Arbejdsmarkedsrådet har konstateret ved en undersøgelse foretaget af rådet. Man skal i denne forbindelse citere følgende afsnit af Arbejdsmarkedsrådets skrivelse af 24. februar 1960 til arbejdsministeriet:

»I forbindelse med spørgsmålet om effektiviseringen af arbejdsanvisningen har rådet endvidere drøftet årsagerne til, at der samtidig med den almindelige høje beskæftigelse stadig er enkelte arbejdsløshedskasser med betydelig højere ledighed end det for samtlige kasser beregnede gennemsnit. Dette gælder navnlig sømændene, søfyrbøderne, musikerne og artisterne. Ifølge de for rådet foreliggende oplysninger må en væsentlig del af den høje ledighed i enkelte af de nævnte kasser antages at skyldes forhold, hvis løsning i første række beror på forhandlinger og aftaler mellem fagenes parter. Efter rådets opfattelse må forsøg på at anvise arbejde udenfor de pågældende fagområder imidlertid anses for at være et nyttigt led i bestræbelserne på at bringe de ledige i beskæftigelse igen. Der kan i denne forbindelse blive tale om iværksættelse af individuelle undersøgelser af medlemmer med ledighed ud over en vis periode, ligesom disse undersøgelser vil kunne kombineres med en erhvervsvejledning og eventuel omskoling af disse voksne arbejdere.«*)

På denne baggrund skal der — uden at udvalget som helhed dog finder at burde gå ind på nærmere undersøgelser og overvejelser af ledighedsforholdene, idet eventuelle herhenhørende problemers løsning ikke står i umiddelbar forbindelse med de opgaver, der i kommissoriet er pålagt udvalget - gives følgende oplysninger om ledigheden på omhandlede område. Repræsentanterne for Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund samt arbejdsformidlingschef Lauge Kallestrup har herved påpeget det muligvis hensigtsmæssige i at have en arbejdskraftreserve til afløsning og øjeblikkelig påmønstring af skibe, som skal afsejle fra Danmark.

Oversigt over den gennemsnitlige ledighedsprocent i Sømændenes og Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasser og i samtlige arbejdsløshedskasser.

	Sømændenes A-kasse	Søfyrbødernes A-kasse	Samtlige kasser
1928-53	25,3	27,5	16,4
1953-54	21,0	15,7	9,0
1954-55	16,7	10,9	7,9
1955-56	17,4	12,8	10,1
1956-57	18,9	14,2	9,8
1957-58	17,4	12,6	10,2
1958-59	17,9	13,8	8,0
1959-60	15,6	11,3	5,3
1960-61	10,7	8.3	3,5
1961-62	8,7	7.2	3,4
1962-63	10,0	7.3	3.7
1963-64	10,7	7,1	3.3
1964-65	8,2	5.5	1,9
1965-66	9,5	5,7	2,4
1966-67	10,1	6.0	2,0
1967-68	13,5	7,1	3,8
1968-69	16,1	8,1	4,9
1969-70	12,5	8,8	3,5

6. Sømandsformidlingen i Norge

Den norske sømandsformidling er opbygget på følgende måde:

A. Sømandskontorer

I 16 af de vigtigste havnebyer er der af det offentlige oprettet særlige sømandskontorer til registrering, formidling og forhyring (incl. mønstring) af sømænd. For menigt mandskab i handelsflåden er der *tvungen formidling* gennem sømandskontorerne. Hvert kontor dækker et bestemt distrikt. I alle de omhandlede byer findes tillige et fylkesarbeidskontor og/eller arbeidskontorer, med hvilke der for 10 af sømandskontorernes vedkommende er kontorfællesskab.

Administrativt er sømandskontorerne henlagt under fylkesarbeidskontoret i det fylke, hvor sømandskontoret ligger.

Fagligt sorterer sømandskontorerne direkte under arbeidsdirektoratet, idet man dog for så vidt angår af- og påmønstring og visse andre maritime spørgsmål, bl.a. mønstring og dis-

*) Sådanne undersøgelser foretages allerede nu af arbejdsformidlingskontoret i København, jvf. bilag 4 til 2. rapport, pag. 48 ff.

pensationer fra gældende certifikatbestemmelser for officerer, modtager instrukser direkte fra Direktoratet for sjømen og Sjøfartsdirektoratet.

B. Arbeidskontor er

Herudover er 41 arbeidskontorer bemyndiget til at udøve sømandsformidling (ca. 20 °/o af det samlede antal forhyringer foretages af disse arbeidskontorer).

C. Nævn

Hvert sømandskontor står under tilsyn af et tilsynsnævn bestående af en neutral formand, 1 medlem for sømændene og 1 medlem for rederne. Sømandskontorets bestyrer er sekretær for nævnet.

Tilsynsnævnenes væsentligste opgave er behandling af disciplinærsager.

Der er fra et rationaliseringsudvalg fremsat forslag om at koncentrere behandlingen af disse sager på færre kontorer, f.eks. de 5 største kontorer, til hvilke der da bør knyttes juridisk bistand; alle sømandskontorer skal dog kunne træffe foreløbig afgørelse om forhyringsnægtelse. Forslaget er for tiden under behandling i arbeidsdirektoratet.

F.eks. tilsynsnævnet ved sømandskontoret i Oslo afholder møde hver 14. dag og behandler årligt ca. 500 disciplinærsager.

På det centrale plan findes i tilknytning til arbeidsdirektoratet et sømandsnævn bestående af formand og næstformand samt 2 medlemmer fra hver af parternes side. Nævnet afholdt i 1968 6 møder og behandlede 63 sager, heraf 41 mandskabssager (ankesager).

Arbeidsdirektoratet får løbende fra alle tilsynsnævn indsendt protokoludskrifter vedrørende de behandlede sager og søger herigennem at koordinere afgørelserne således, at der skabes en vis ensartet praksis.

D. Tørnsystemet

I formidlingsvirksomheden tages der hensyn til den rækkefølge, i hvilken sømændene har meldt sig ledige. Denne regel gælder dog ikke, når der er tale om en fortsættelse af tjenesten i samme rederi. I § 23 i Sysselsettingsloven af 27. juni 1947 hedder det herom:

»Føresegnene i §§ 18-22 gjelder ikke tiisetting av sjømann som går over til annen stilling eller annet skip i samme rederi, når det skjer i direkte fortsettelse av den tidligere tjeneste eller uten at sjømannen i mellemtiden har været tilsatt i annet rederi«.

7. Sømandsformidlingen i Sverige

A. Organisation

Pr. 1. januar 1970 er der - i forbindelse med at de hidtidige sømandshuse er blevet endeligt nedlagt - sket en omorganisation af den svenske sømandsformidling således, at formidlingen på dette område fuldt ud varetages i arbejdsformidlingens regi som en integreret del af den almindelige formidling; dog medfører tørnsystemet og mønstringsordningen, at fuldstændig integration ikke kan opnås. Lokalemæssigt er sømandsformidlingen beliggende sammen med den almindelige arbejdsformidling, bortset fra sømandsformidlingerne i Stockholm, Gøteborg og Malmø.

Der findes for tiden 19 egentlige sømandsformidlinger — beliggende i de større havnebyer - som har til opgave at udøve formidlings- og rekrutteringsvirksomhed i nært samarbejde med de øvrige arbejdsformidlinger samt med erhvervsvejledningen og revalideringen indenfor vedkommende län og tilgrænsende inlandslän.

For at få et bedre overblik over tilgang og efterspørgsel af arbejdskraft og for at styrke det interlokale formidlingsarbejde indenfor sømandsområdet er landet opdelt i 3 regioner med sømandsformidlingerne i Stockholm, Gøteborg og Malmø som regionskontorer, der hver indenfor sin region fungerer som formidlingscentraler med henblik på hurtig clearing af arbejdskraft og ordrer. Som bistand for regionskontoret i Stockholm fungerer Sømandsformidlingen i Sundsvall til samordning af formidlingsvirksomheden i det nordlige kystområde.

Sømandsformidlingen i Stockholm, Gøteborg, Malmø og Helsingborg fungerer desuden som centraler for formidling af overordnet skibspersonale (befälsformedling) samt i spørgsmålet om samordning af formidlingen af søfolk til udenlandske havne.

B. Formidlingens tilrettelæggelse m.v.

Formidlingsvirksomheden for søfolk finder i det hele sted på samme måde som for andre

arbejdssøgende, bortset fra tørnsystemet, der omtales nedenfor. Ved nytilmelding af arbejdssøgende gives således en grundig erhvervsvejledning, der kvalitetsmæssigt er på højde med den, der gives indenfor arbejdsformidlingen i øvrigt. Ved overgang til andet erhverv benytter søfolk sig i vid udstrækning af mulighederne for omskoling m.v. Ledige søfolk anvises på tilsvarende måde som andre ledige til erhverv, der har mangel på arbejdskraft, men da det for tiden som følge af rekrutteringsvanskeligheder indenfor skibsfartserhvervene ikke er ønskeligt at fremkalde nogen afgang fra disse erhverv, finder anvisningen sted til løst arbejde, der straks kan afsluttes. På tilsvarende måde som indenfor arbejdsformidlingen i øvrigt tages der ved anvisningen af søfolk til arbejde på søen hensyn til, om arbejdet kan anses for passende. Når der imidlertid udfra disse hensyn sker et arbejdstilbud, medfører vægring automatisk, at arbejdsløshedskassen skal stoppe for udbetaling af understøttelse. Vægringssagen undersøges herefter; hvis vægringen har været berettiget får pågældende udbetalt understøttelsen.

C. *Tørnsystemet*

Efter overenskomst mellem Sveriges Redareförening og Svenska Sjöfolksförbundet har det siden 1944 været bestemt, at al formidling af dæks- og maskinpersonale skal ske gennem arbejdsformidlingen. Ligeledes på basis af overenskomst mellem organisationerne tages der i formidlingsvirksomheden hensyn til den rækkefølge, i hvilken søfolkene anmelder sig til sømandsformidlingen udfra den betragtning, at de ledige hyrer skal fordeles jævnt blandt erhvervenes udøvere. *Dette tørnsystem* må dog ikke indebære en tilsidesættelse af arbejdsformidlingens grundprincip om, at arbejdsgiveren skal tilbydes den bedst mulige arbejdskraft og den arbejdssøgende det arbejde, for hvilket han bedst egner sig, hvorfor dette tørnsystem ikke er til hinder for, at der kan anvises rederierne bestemte søfolk, som ønskes tilbudt ansættelse.

Det svenske tørnsystem indebærer - på tilsvarende måde som det tørnsystem, der praktiseres ved de danske udlandsafdelinger — at hver arbejdssøgende kan vælge mellem tre arbejdstilbud, men herefter, i fald han har afvist dem alle, taber sin plads i rækken og flyttes nederst på tørnlisten, d.v.s. betragtes som nytilmeldt. De forsikringsmæssige følger af afvisning af et arbejdstilbud, også 1. arbejdstilbud, er omtalt ovenfor - og står for så vidt ikke i forbindelse med tørnsystemet.

Vedrørende undtagelser fra tørnsystemet henvises til bilag 3, der indeholder et uddrag af Arbetsmarknadsstyrelsens cirkulære af 23/1 1964 vedrørende instruktion angående sømandsformidling.

D. Mønstring

Fra den 1. juli 1969 varetages mønstring af særlige mønstringsbestyrere, medens mønstring før denne dato også var henlagt til forstanderne for sømandshusene. Der arbejdes henimod at mønstringsvirksomheden (også i faglig henseende, idet den administrativt allerede nu henhører under formidlingen) og en vis del af bemandingskontrollen skal henføres under sømandsformidlingen, men endelige beslutninger herom foreligger ikke. En medvirkende årsag til problemerne i forbindelse med en fuldstændig overtagelse af mønstringen er, at selve reglerne for mønstringen er utidssvarende.

E. Sømandsregistrering

En af sømandshusenes opgaver var indtil 1. juli 1969 at foretage registrering af sømænd samt visse dermed i forbindelse stående opgaver vedrørende sømandspensionering, værnepligts- og folkeregisterspørgsmål. Denne opgave er fra nævnte tidspunkt overtaget af Arbetsmarknadsstyrelsen og henlagt som en sektion ved sømandsformidlingen i Gøteborg, der foretager en gennemgribende omarbejdning og central opbygning af et sømandsregister. Det er imidlertid - da registrering for så vidt ingen nær sammenhæng har med formidlingsarbejdet - hensigten, at registret, når det er færdigt udbygget og overført til databehandling, skal overtages af sømandsskattekontoret.

F. Nævn

a) Spørgsmål om mønstringsforbud for sømænd, som på grund af groft forhold under ansættelse til søs findes at være uegnede til arbejde som sømænd undersøges og afgøres af *et centralt i Gøteborg oprettet nævn, Sømandsnævnet.* Før 1. juli 1969 var der lokale nævn i de enkelte sømandsdistrikter, men disse nævn er nu nedlagt. Nævnet udnævnes af kongen og består af 8 medlemmer, formand og næstformand (jurister), 2 medlemmer indstilles af

Sveriges Redareförening, 1 af Svenska Fartygsbefälsförening, 1 af Svenska Maskinbefälsförbundet, 2 af Svenska Sjöfolksförbundet og 1 af Svenska Stewardforening.

Sømandsnævnet behandler for tiden ca. 200 sager pr. måned.

b) Endvidere findes der *en central sømandsformidlingsdelegation,* som er et rådgivende organ for Arbetsmarknadsstyrelsen i sømandsformidlingsspørgsmål.

Der var tidligere tilsvarende delegationer på det lokale plan i tilslutning til lensarbejdsnævnene. Disse blev imidlertid ophævet i 1966 samtidig med, at de daværende 2 centrale delegationer blev sammenlagt.

Sammensætningen af delegationen, der har sæde i Gøteborg, og som i almindelighed har møde 2 gange om året, er fra 1. juli 1970 følgende:

3 repræsentanter for Sveriges Redareförening samt 1 repræsentant for Sveriges Fartygsbefälsförening, 1 for Svenska Maskinbefälsförbundet og 1 for Svenska Sjöfolksförbundet. Formanden er neutral og i almindelighed jurist. Arbetsmarknadsstyrelsen er altid repræsenteret i delegationen.

På overenskomstmæssigt plan har der tidligere været *4 »Undersöknings- og bestraffningsnævn«* hvert bestående af 2 repræsentanter for overenskomstparterne samt af 1 af disse udpeget neutral formand. Disse nævn har optaget til afgørelse disciplinærsager, som af parterne blev henskudt til nævnsbehandling. Det påhvilede formidlingen at følge de trufne afgørelser og ikke anvise udelukkede personer hyre ombord på skibe tilsluttet de berørte organisationer. Disse nævns funktioner er nu henlagt til det centrale sømandsnævn.

8. Internationale konventioner af betydning for den fremtidige tilrettelæggelse af sømandsformidlingen

Udvalget har ved overvejelserne om den fremtidige arbejdsformidlingsordning for søfartens område haft opmærksomheden henvendt på følgende konventioner vedtaget af de internationale arbejdskonferencer i 1920 og 1948:

Konvention nr. 9 om forhyring, ratificeret af Danmark i 1937, og *konvention nr. 88* om arbejdsanvisningens organisation, der ikke er ratificeret af Danmark. Endvidere har man gennemgået *konvention nr. 22* om søfolks forhyringskontrakt (1926), *konvention nr. 23* om søfolks hjemsendelse (1926) og *konvention nr. 109* angående hyre, arbejdstid om bord og skibets bemanding (revideret 1958); ingen af disse konventioner - der ikke er ratificerede af Danmark - indeholder imidlertid bestemmelser, der har betydning for tilrettelæggelsen af arbejdsformidlingen på søfartens område.

Konvention nr. 9 bestemmer i *art. 4* at medlemmer, der ratificerer konventionen, ska! sørge for et virksomt og hensigtsmæssigt system af kontorer til gratis forhyring af søfolk; et sådant system kan iværksættes og drives dels af foreninger bestående af repræsentanter for rederne og søfolkene, der arbejder sammen under kontrol af en central myndighed, dels i mangel af en sådan sammensat virksomhed, af staten selv.

Arbejdet i disse forhyringskontorer skal ledes af personer, der besidder praktiske erfaringer i søfartsforhold - og hvis der findes flere forskelligartede forhyringskontorer, skal der træffes forholdsregler med hensyn til samarbejdet.

Art. 5 indeholder en bestemmelse om, at der skal oprettes komiteer sammensat af et lige stort antal repræsentanter for redere og sømænd, der skal rådspørges i alle spørgsmål vedrørende de foran nævnte kontorers virksomhed. Endelig bestemmer *art. 6,* at sømanden under forhandlingerne om forhyring skal have ret til at vælge sit skib og rederen ret til at vælge sin besætning.

Konvention nr. 88 om arbejdsanvisningens organisation indeholder en række bestemmelser om, hvorledes et arbejdsanvisningssystem som helhed bør opbygges. I tilslutning til bestemmelsen i *art. 7,* er der i henstillingen om arbejdsanvisning af 1948 peget på, at der, hvor der måtte være anledning dertil, indenfor arbejdsanvisningens almindelige rammer bør træffes foranstaltninger til at oprette særskilte anvisningskontorer efter bestemte industrier eller beskæftigelsesgrene, såsom bl.a. handels flåden, såfremt særlige faktorer taler herfor.

9. Ressortfordelingen mellem handelsministeriet og arbejdsministeriet med hensyn til mønstringskontorerne og forhyringskontorerne

Af lov nr. 76 af 31.3. 1937 om forhyring og mønstring af skibsmandskab §§ 3 og 10 fremgår det, at de nærmere regler om forhyringskontorernes og mønstringskontorernes virksomhed fastsættes af handelsministeren, under hvis ressort disse kontorer hører. Under hensyn til at forhyringskontorernes opgaver må betragtes som værende af arbejdsformidlingsmæssig art, fandt den arbejdsgruppe, der af arbejdsministeriet var nedsat til at forberede den ændrede lovgivning på arbejdsformidlingens område, der trådte i kraft pr. 1. april 1969, at man i forbindelse med arbejdsformidlingens overtagelse af anvisningen indenfor søkassernes område måtte have opmærksomheden henvendt på »det hensigtsmæssige i, at de til statens forhyringskontorer og mønstringskontorer henlagte funktioner overføres fra handelsministeriets til arbejdsministeriets ressort«.

Ved den ændrede lovgivning på arbejdsformidlingens område - hvorved bl.a. den af arbejdsløshedskasserne hidtil udøvede arbejdsanvisning overgik til arbejdsformidlingen, ligesom privat arbejdsanvisning generelt blev forbudt - var sigtet det, at man af hensyn til den bedst mulige udøvelse af en neutral, vederlagsfri, offentlig arbejdsformidling skulle samle alt udbud og efterspørgsel af arbejdskraft i arbejdsformidlingen, det vil sige under arbejdsministeriets ressort.

10. Udvalgets synspunkter

Der har ikke i udvalget kunnet opnås nogen enig indstilling med hensyn til spørgsmålet om den fremtidige praktiske tilrettelæggelse af arbejdsformidlingen for søfartens område, herunder med hensyn til selve det principielle spørgsmål om, hvorvidt anvisningen på søkassernes område bør overgå til arbejdsformidlingskontorerne.

I denne henseende har *repræsentanterne for Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund* anført, ... »at der i udvalget ikke har fundet en virkelig tilbundsgående analyse og bearbejdelse af de mangesidige problemer, som vil og kan opstå i forbindelse med det offentliges overtagelse af hyreanvisningen, som den vil forme sig i praksis. Det drejer sig bl.a. om, hvem og i hvilket omfang der skal udstedes arbejdstilladelser til udlændinge, som har eller ønsker at frekventere dansk skibsfart. Et problem som har overordentlig stor betydning og rækkevidde for samfund og søfarende.

Forholdene omkring udstedelse af certifikater, sønæringsbeviser af forskellig art er end ikke nævnt. Der er heller ikke fra udvalgets side sat alvorligt ind for at imødekomme den af arbejdsministeriet nedsatte arbejdsgruppe til **at** forberede den ændrede lovgivning på arbejdsformidlingens område fremførte betragtninger om det hensigtsmæssige og fornuftige i at forene mønstrings- og forhyringsvirksomheden under arbejdsministeriet, hvilket bl.a. de øvrige nordiske lande har taget under overvejelser.

Et yderst vigtigt forhold er søfolkenes lægekontrol.

Man har ikke behandlet dette vigtige spørgsmål - kun overfladisk - til trods for, at netop denne del af forhyringsvirksomheden er absolut påkrævet. Skal en ændring foregå på arbejdsformidlingens område, bør der også ske en ændring på dette felt.

Et særligt kapitel er forhyringen af søfolk i udlandet. I Sverige har man i samarbejde med Svenska Sjöfolksförbundet klaret sagen, — men i udvalget har man end ikke hæftet sig synderligt ved dette altafgørende problem, selv om alle er vidende om, at størstedelen af den danske skibsfart er beskæftiget i udenrigsfart. Hvis man ikke finder en ordning her, - vil det indebære, at den tilfældighed, som i dag råder med hensyn til påmønstring af søfolk i udlandet, vil være årsag til, at danske søfolk fortsat vil gå ledige, medens et stigende antal udlændinge vil være beskæftiget i handelsflåden.

Mønstringen af søfolk i udlandet må absolut indtage en central plads i udvalgets arbejde.

Man har påpeget, at man kan benytte de værende forhyringskontorer i 5 danske havnebyer som arbejdsformidlingscentre for søfolk uden at ænse, at der netop på dette område er sket en væsentlig forandring.

Aalborg og Svendborg som udskibningsbyer er ved at være et overstået stadie, især efter at D.F.D.S. nedlægger sine indenrigsruter.

Det ville være hensigtsmæssigt om man, før endelig beslutning træffes, kulegraver hvor og i hvilket omfang der skal oprettes sømandsformidlingskontorer og med hvilket personale. I øjeblikket udfører de to mandskabsorganisationer dette arbejde uden vederlag for staten.

Spørgsmålet om hjælpekilder til sømandsformidlingskontorerne kan man ikke uden videre

foreslå skal være de oprettede arbejdsformidlingskontorer. Her vil det være rimeligt og rigtigt, at man efterlevede konventionen nr. 9, som Danmark har ratificeret, som klart anfører, at det skal være personel, som har kendskab til søerhvervet. Det har almindelige arbejdsformidlingskontorer næppe.

De her nævnte forhold, samt et utal unævnte, gør, at der ikke kan skabes enighed i udvalget vedrørende det offentliges overtagelse af hyreanvisningen af søfolk.

Det ville være i samfundets og de søfarendes interesser, at alle spørgsmål virkelig blev grundigt behandlet, inden man overlod en betænkning til arbejdsministeren. En forlænget tidsramme til dette arbejde bør imødekommes af arbejdsministeren. Det skal derfor foreslås, at udvalget får den fornødne tid til at gennemgå alle forholdene.«

Forbundenes repræsentanter har endvidere gjort gældende, at arbejdsanvisningen i det hele bør finde sted på samme måde som hidtil, d.v.s. udøves af arbejdsløshedskasserne, og at den overenskomstbestemte ret til hyreanvisning bør bevares. På grund af de specielle forhold, der gør sig gældende for søfartserhvervet, bør anvisningsordningen for dette område også fremover kunne indtage en særstilling - således som det også er tilfældet for så vidt angår søfartens forhold i relation til arbejderbeskyttelsesloven og ferieloven.

Til støtte for en særordning er det bl.a. blevet fremdraget, at anvisningen på søfartsområdet i sammenligning med andre faglige områder er langt mere kompliceret, idet en række myndigheder skal impliceres i den enkelte sag fra det tidspunkt, den arbejdssøgende henvender sig til arbejdsanvisningen, til ansættelsen kan finde sted.

Da der derudover er en række betingelser, der skal være opfyldt, for at mønstringen kan finde sted, og anvisningen således kan føre til det tilsigtede resultat, er det af vigtighed, at arbejdsanvisningen er fuldt fortrolig med de gældende bestemmelser og straks fra det tidspunkt, den arbejdssøgende henvender sig for at få anvist hyre, medvirker til, at kravene i relation til sundhedstilstand, sejltid m.v. er opfyldt.

Det er endvidere blevet anført, at en tilsvarende ordning som i Sverige ikke uden videre og for tiden bør gennemføres i Danmark, idet forholdene i de 2 lande er forskellige bl.a. derved, at søfolkene i Sverige i vidt omfang er rederiansatte. Indenfor søfyrbødernes område er der nylig indgået aftaler om rederiansættelse, men tilsvarende aftaler er ikke aktuelle for sømændenes vedkommende. Indtil videre ønsker man derfor indenfor begge disse områder at bevare den nugældende hyreanvisningsordning, idet man herigennem mener bedst at kunne varetage søfolks berettigede interesse i at have reel medbestemmelse med hensyn til at få et for den enkelte tilfredsstillende arbejde, og idet man i øvrigt er af den opfattelse, at man herigennem fra søfolkenes egne organisationer kan medvirke til opretholdelse af trivsel og ro på erhvervets arbejdspladser.

Der er endelig peget på, at der af søkassernes arbejdsanvisning ydes en udstrakt service over for såvel de arbejdssøgende som arbejdsgiverne, idet der i vidt omfang finder anvisning sted udenfor normal kontortid.

Med hensyn til den *ledighed*, der er indenfor søkasserne, har forbundsrepræsentanterne gjort gældende, at der ikke er nogen reelt overskydende arbejdskraft indenfor erhvervet, men at de relativt høje ledighedstal i sammenligning med det øvrige arbejdsmarked må ses i forbindelse med den interesse, erhvervet som helhed har i, at der til enhver tid - hurtigt - kan ske besættelse af ledige hyrer. Ifald der ikke er en vis disponibel arbejdskraftreserve til disposition, vil der blive påført rederierne betydelige meromkostninger ved forsinkelse af skibsafløb m.v.

Foranlediget af, at det af rederirepræsentanterne er anført, at anvisningen af maskinassistenter og elektrikere uden problemer af nogen art har været overtaget af arbejdsformidlingen fra 1. april 1969, har forbundsrepræsentanterne anført, at det efter en forespørgsel til arbejdsformidlingen i København kan fastslås, at der siden 1. april 1969 ikke i større omfang er anvist maskinassistenter eller elektrikere til den danske handelsflåde. Der kan som følge heraf heller ikke i væsentligt omfang have været problemer.

Rederirepræsentanternes standpunkt med hensyn til den fremtidige anvisningsordning er, at sømændenes og søfyrbødernes arbejdsanvisning bør overgå til arbejdsformidlingskontorerne, således at de to forbunds medlemmer bliver omfattet af det formål og sigte, som er indeholdt i den nye lovgivning på arbejdsformidlingsområdet.

Dette er også i overensstemmelse med, hvad

der er foreslået i den betænkning, der ligger til grund for lovændringen af 1968, nemlig betænkning af 6. oktober 1967 om overgang til offentlig arbejdsanvisning, der uden forbehold er underskrevet af arbejder- og arbejdsgiverrepræsentanterne. Der er alene heri givet udtryk for, at der burde etableres en midlertidig særordning for søkasserne, hvilket er sket ved den af arbejdsministeriet givne tidsbestemte dispensation.

De nævnte repræsentanter har endvidere gjort gældende, at arbejdsløshedskasserne i deres hidtidige arbejdsanvisningsvirksomhed ikke har varetaget såvel de arbejdssøgendes som arbejdsgivernes interesser, hvorfor en overgang af anvisningen til et i forhold til partene neutralt system allerede af denne grund må foretrækkes. At mere principielle synspunkter eller saglige grunde og betænkeligheder skulle tale imod, at anvisningsvirksomheden også indenfor søfartserhvervet blev udøvet af offentlige arbejdsformidlingskontorer, finder man afkræftet bl.a. af, at den almindelige arbejdsformidling i Norge og Sverige gennem mange år til begge parters tilfredshed har varetaget dette arbejde, samt af, at anvisningen af sørestaurationernes personale, maskinassistenter og elektrikere uden problemer af nogen art har været overtaget af den offentlige arbejdsformidling fra 1. april 1969, og at arbejdsformidlingen i en årrække har anvist arbejdskraft til coasterflåden. - I denne forbindelse fremhæves det, at antallet af menigt sørestaurationspersonale, maskinassistenter og elektrikere beskæftiget i skibe under sømandsskatteordningen i august 1968 udgjorde 5489 personer. Her overfor står, at Sømændenes og Søfyrbødernes Arbejdsløshedskasser på samme tidspunkt havde ca. 5550 medlemmer i arbejde, hvoraf næppe mere end de 4800 i skibe under sømandsskatteordningen. Når der henses hertil, samt til at der i øvrigt indenfor skibsfarten er beskæftiget godt 18000 personer, for hvilke de samme krav om kvalifikationer, sundhedstilstand m.v. skal være opfyldt, er påstanden om, at arbejdsformidlingen for sømændenes og søfyrbødernes vedkommende skal være så kompliceret, at det betinger en særordning, ikke holdbar.

Med hensyn til den praktiske tilrettelæggelse af overtagelsen af arbejdsformidlingen på søfartsområdet har rederirepræsentanterne peget på, at der jo findes forhyringskontorer i København, Århus. Aalborg, Esbjerg og Svendborg, hvis opgave det bl.a. er at være behjælpelig med at tilvejebringe skibsmandskab. Det vil lette hele arbejdsgangen ved anvisning af arbejde at henføre disse kontorer som afdelinger under arbejdsformidlingskontorerne, hvilket ikke vil kræve ændringer i den gældende lovgivning. Kvalificeret personel vil således være til rådighed, ligesom en rationalisering af arbejdsgangen er opnået. Endvidere vil skibsfartserhvervet være sikret kontinuitet med hensyn til forhyringskontorernes hidtidige tjenesteydelser.

Man finder det i denne sammenhæng naturligt og rimeligt, at der oprettes et »Skibsfartens Arbejdsmarkedsråd« med bl.a. et lige antal repræsentanter fra arbejdsmarkedets to parter og en repræsentant for arbejdsministeriet og for handelsministeriet. I et sådant råd kan eventuelle problemer, der specielt vedrører skibsfartens forhold, indtales og drøftes, og vejledning kunne gives. ILO-konventionen nr. 9 af 1920 - Placing of Seamen - der er ratificeret af Danmark, indeholder i § 5 en bestemmelse om, at der skal oprettes et råd med repræsentanter for parterne, som kan rådgive i spørgsmål om forhyring af sømænd. I lov nr. 71 af 15. marts 1967 om »Søfartens Fællesråd« er bestemt, at dette råd varetager denne konventionsbestemte opgave. Denne opgave kan med tiden overgå til det førnævnte »Skibsfartens Arbejdsmarkedsråd«.

Til støtte for de ovennævnte standpunkter er det anført, at den nuværende anvisningsordning, således som den hidtil er praktiseret, især af Sømændenes Arbejdsløshedskasse, hindrer skibsfartserhvervene i modsætning til andre erhverv i at kunne vælge og derigennem knytte det bedst egnede og mest kvalificerede mandskab til sig - uanset om de pågældende arbejdssøgende selv er interesseret i at få beskæftigelse i et bestemt rederi. Det er nemlig rederinæringens mål at søge det menige mandskab knyttet nærmere til det enkelte rederi og dermed sikre dem kontinuerlig beskæftigelse og aflønning. I tilfælde, hvor sådanne forhold gør sig gældende, må et »tørnsystem« vige.

Endvidere er man af den bestemte opfattelse, at den nuværende hyreanvisningsordning, der medfører en forholdsvis jævn fordeling af såvel beskæftigelse som ledighed blandt kassernes medlemmer fastholder en større arbejdsstyrke for erhvervet end nødvendigt i forhold til beskæftigelsesmulighederne. Den strukturændring og rationalisering der finder sted indenfor skibsfarten, medfører på grund af hyreanvis-

ningsordningen ikke den afgang fra erhvervet, som er ønskelig af hensyn til det øvrige arbejdsmarked, der har behov for tilgang af arbejdskraft, samt af hensyn til en mindskelse af udgifterne til arbejdsløshedsunderstøttelse.

Rederirepræsentanterne har i denne forbindelse henvist til den foran i afsnit 5 omtalte undersøgelse, der er foretaget af Arbejdsmarkedsrådet.

Formanden, kt.chef Krog-Meyer, eksp.sekr. Lunddahl, eksp.sekr. Holm, kt.chef fru A. Koch, underdirektør Linnemann og underdirektør Thøgersen samt arbejdsformidlingschef Kallestrup, der dog henviser til nedenstående supplerende mindretalsudtalelse, finder ikke, at principielle eller tungere vej ende praktiske grunde taler for en opretholdelse af den nuværende anvisningsmæssige særordning indenfor søfartsområdet; hvorvidt arbejdsformidlingskontorerne bør overtage disse opgaver på det hidtil fixerede tidspunkt, nemlig 1. september 1971, eller om tidspunktet bør udskydes, vil dog afhænge af, hvornår en stillingtagen til det af de 2 forbunds arbejdsløshedskasser fremsatte ønske om bevarelse af den hidtidige ordning foreligger, idet man af praktiske grunde, bl.a. lokalemæssige, personalemæssige og uddannelsesmæssige, må give arbejdsformidlingskontorerne en rimelig tid, formentlig mindst 1 års tid, til den reelle forberedelse af overtagelsen af arbejdsformidlingen m.v. på dette område. Det skal dog herved bemærkes, at der kun ved et fåtal af de nuværende 28 arbejdsformidlingskontorer bør etableres en egentlig sømandsformidling, jfr. herved den svenske sømandsformidlings organisation.

Det skal endvidere bemærkes, at udvalget ikke har set sig i stand til at fremkomme med noget skøn over etablerings- og driftsomkostningerne i forbindelse med en sømandsformidling under arbejdsformidlingen, idet et sådant skøn efter udvalgets opfattelse nødvendiggør nærmere og konkrete undersøgelser af lokale- og personalemæssige forhold på såvel forhyringskontorerne som på de arbejdsformidlingskontorer, hvor egentlig sømandsformidling foreslås oprettet, herunder indhentning af udtalelser fra de implicerede arbejdsformidlingskontorer.

Man er af den opfattelse, at en overgang af arbejdsformidlingen til arbejdsformidlingskontorerne vil kunne medføre, at de arbejdssøgende får en lettere og mere naturlig adgang til at benytte sig af de former for bistand og vejledning, kontorerne kan tilbyde. Der tænkes her på erhvervsvejledning såvel ved erhvervsarbejdets påbegyndelse som i senere evt. erhvervsskiftesituationer, på bistand i mere traditionel formidlingsmæssig betydning, også ved ønske om overgang til arbejde i andre erhverv, og på information om foreliggende uddannelsesmuligheder.

Samtidig med, at man således mener, at arbejdsformidlingen for søfolk skal være integreret i kontorernes almindelige virksomhed og for så vidt udøves under samme former som denne, er man dog af den opfattelse, at der ved anvisning af arbejde indenfor dette erhverv med dets helt specielle arbejdsforhold, i særlig grad er grund til at have opmærksomheden henvendt på menneskelige og trivselsmæssige hensyn. Dette vil være i såvel de arbejdssøgendes som i arbejdsgivernes interesse; samfundsmæssigt er det også for dette specielle områdes vedkommende af afgørende betydning, at der gives de enkelte borgere de bedste muligheder for at kunne udnytte deres evner og interesser, bl.a. gennem et tilfredsstillende arbejde.

Disse betragtninger bør nok for sømandsformidlingens vedkommende føre til, at der i et vist omfang - afhængigt af udviklingen indenfor det samlede arbejdsmarked - opretholdes en friere vægringsret end normalt gældende for arbejdsmarkedet i øvrigt. Endvidere må der ud fra de samme betragtninger skabes reelle muligheder for den enkelte arbejdssøgende for - uden hinder af tørnsystem eller lignende - at få en selvvalgt beskæftigelse, således som det er tilfældet indenfor det almindelige arbejdsformidlingssystem. Dette støttes af bestemmelsen i forhyringslovens § 3, jfr. herved art. 6 i ILO-konvention nr. 9, ligesom det i øvrigt af bemærkningerne til formålsbestemmelsen i § 1 i det seneste lovforslag til loven om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring fremgår, at sigtet med arbejdsformidlingen bl.a. er at medvirke til høj, produktiv og selvvalgt beskæftigelse.

Synspunkter på en eventuel overgang af forhyrings- og mønstringsfunktionerne til arbejdsformidlingen

I forbindelse med drøftelserne om arbejdsformidlingens overtagelse af arbejdsanvisningen m.v. indenfor søfartens område har udvalget været enigt i, at forhyringsvirksomheden

og forhyringskontorerne bør samles med den almindelige, offentlige arbejdsformidling *dels* for at tilføre denne et personale med kendskab til de specielle søfartsforhold, *dels* af rationaliseringsmæssige hensyn, idet bevarelsen af et selvstændigt forhyringssystem ved siden af arbejdsformidlingen vil medføre en betydelig dobbeltadministration.

Som en forudsætning for at inkorporere forhyringskontorerne i arbejdsformidlingen - hvilket næppe skulle kræve nogen lovændring — er der bl.a. fra handelsministeriets side lagt afgørende vægt på, at der ikke sker nogen forringelse af den servicevirksomhed, der stedse har været udøvet af statens forhyringskontorer.

Med hensyn til mønstringsfunktionerne finder *udvalgets flertal,* at der ikke er nogen nødvendighed for, at disse samles med arbejdsformidlingen og forhyringen, og at en overførelse af mønstringen til arbejdsformidlingen og hermed til arbejdsministeriets ressort for tiden vil være saglig uhensigtsmæssig, bl.a fordi mønstringsfunktionen forudsætter et indgående kendskab til bemandingsregler m.v. Dette flertal vil dog ikke udelukke, at det med tiden, når sømandsanvisningen og forhyringen er indarbejdet i arbejdsformidlingens virksomhed, vil kunne være administrativt hensigtsmæssigt at søge mønstringsfunktionerne overført til arbejdsformidlingen. En sådan overførelse har der igennem nogen tid været overvejelser om i Norge og Sverige.

Et *mindretal* bestående af forbundenes repræsentanter samt arbejdsformidlingschef Kallestrup har gjort gældende, at det ud fra administrative og anvisningsmæssige synspunkter ikke vil være heldigt at skille mønstringsfunktionerne fra forhyringsfunktionerne, idet der om disse funktioner kræves et nøje samarbejde, hvilket der er enighed om i Norge og Sverige.

Administrative - herunder ikke mindst sikring af koordination mellem forhyrings- og mønstringsfunktionerne og sikring af hurtig ekspedition - samt udgiftsmæssige grunde taler for en samlet overførelse og ledelse. Med hensyn til den særlige sagkundskab til bemandingsregler m.v., som flertallet har anført som støtte for bevarelsen af den nuværende tilsyneladende adskillelse mellem forhyrings- og mønstringsordning, finder mindretallet ikke at kunne tillægge dette nogen selvstændig vægt, idet der også ved anvisningen og forhyringen kræves et indgående kendskab til disse regler, jfr. foran samt de i bilag 4 anførte synspunkter.

Synspunkter vedrørende oprettelse af nævn indenfor søfartsområdet

På baggrund af blandt andet de svenske ordninger har udvalget drøftet spørgsmålet om oprettelse af et rådgivende nævn i sømandsformidlingsspørgsmål, et udelukkelsesnævn i forbindelse med disciplinærspørgsmål samt et ankenævn.

Med hensyn til et rådgivende nævn er der enighed i udvalget om, at et sådant nævn vil kunne være hensigtsmæssigt som forum for drøftelser af spørgsmål vedrørende arbejdsmarkedsforhold indenfor søfartens område og som bistandsorgan for de centrale myndigheder på tilsvarende måde som Landsarbejdsnævnet for så vidt angår arbejdsmarkedsforhold i almindelighed. Man har været inde på den tanke, at Landsarbejdsnævnet ved en ændring af arbejdsløshedslovens § 4 kunne suppleres med repræsentanter for søfartens organisationer og således kunne blive et passende forum for søfartsproblemer, men finder dog at måtte foretrække et mindre nævn, specielt med sigte på søfarten, bestående af 2 repræsentanter for hver af arbejdsmarkedets 2 parter, 1 repræsentant for handelsministeriet og 1 repræsentant for arbejdsministeriet; arbejdet i et sådant nævn, der måtte oprettes i tilslutning til arbejdsdirektoratet, vil gennem arbejdsdirektøren kunne koordineres med Landsarbejdsnævnets arbejde.

I fald forhyringsvirksomheden overgår til arbejdsformidlingskontorerne og således lægges ind under arbejdsdirektoratets og arbejdsministeriets ressort, bør de opgaver i spørgsmål angående forhyringsvirksomheden, som påhviler det nuværende Søfartens Fællesråd (der bl.a. virker som forhyringsråd), overgå til det foran omtalte rådgivende sømandsformidlingsnævn.

For så vidt angår udelukkelsesnævn har *arbejdsformidlingschef Kallestrup* peget på, at man ved en sammenligning af forholdene i Danmark med forholdene i Norge og Sverige må lægge en betydelig vægt på, at man i disse lande har udelukkelsesnævn, der frasorterer en del af de hyresøgende, hvorfor de anvisningsmæssige problemer i Norge og Sverige er lettere og af en anden art end i Danmark. Uden i øvrigt at tage stilling til, hvorvidt der bør oprettes udelukkelsesnævn i Danmark, må man skønne, at mangelen af et sådant nævn vil kræve et større administrativt apparat i arbejdsformidlingen. *Repræsentanterne for rederierne*

og forbundene har oplyst, at disciplinære problemer med eventuelt heraf følgende udelukkelse fra fremtidig ansættelse i et rederi hidtil på udmærket vis er blevet administreret af organisationerne, og at der ikke er noget presserende behov for at få egentlige udelukkelsesnævn; forbundenes repræsentanter har dog peget på, at en eventuel overgang af arbejdsanvisningen til arbejdsformidlingskontorerne vil kunne skabe et behov for et egentligt udelukkelsesnævn, ligesom den nuværende organisationsmæssige udelukkelsesordning ikke omfatter coasterflåden.

Udvalgets overvejelser vedrørende spørgsmålet om udelukkelsesnævn er i det hele resulteret i, at man finder, at der ikke for tiden foreligger noget klart behov for oprettelse af sådanne nævn, men at man på den anden side ikke vil udelukke, at der med en overgang af hyreanvisningen til arbejdsformidlingen vil kunne opstå sådanne problemer, at spørgsmålet om oprettelse af udelukkelsesnævn må tages op til fornyet overvejelse, eventuelt i det foran omtalte rådgivende søfartsnævn.

Endelig har formanden for Sømændenes Forbund stillet forslag om oprettelse af et *ankenævn*, hvortil bl.a. klager over udelukkelser kan indbringes. Rederirepræsentanterne har principielt kunnet tilslutte sig dette forslag, som man imidlertid finder bør overvejes nærmere i det ovenfor omhandlede sømandsformidlingsnævn, idet der, når den offentlige sømandsformidling har fungeret nogen tid, vil være indvundet erfaringer med hensyn til det eventuelle behov for et sådant nævn ved siden af det eksisterende ankenævn for arbejdsløshedsforsikringen.

11. Udvalgets forslag

Et *udvalgs f ler tal* bestående af formanden, kt.chef Krog-Meyer, eksp.sekr. Lunddahl, eksp. sekr. Holm, kt.chef fru A. Koch, underdirektør Linnemann og underdirektør Thøgersen samt arbejdsformidlingschef Kallestrup, der dog henviser til nedenstående supplerende mindretals udtalelse, fremsætter følgende forslag vedrørende den praktiske tilrettelæggelse af arbejdsformidlingen indenfor søfartens område:

1° Den offentlige arbejdsformidling overtager anvisningen og ledighedskontrollen indenfor sømændenes og søfyrbødernes område. Denne overtagelse bør formentlig ske med udløbet af de givne tilladelser pr. 1. september 1971, men flertallet må dog pege på nødvendigheden af at der - bl.a. af hensyn til lokalesituationen i København - ordningens etablering er mindst 1 år til rådighed fra det tidspunkt, hvor arbejdsministerens endelige stillingtagen til det af de 2 forbunds arbejdsløshedskasser fremsatte ønske om bevarelsen af den hidtidige ordning foreligger, indtil en overtagelse eventuelt skal finde sted.

Endvidere overtager den offentlige arbejdsformidling anvisningen for det område, der hidtil har været dækket af Dansk Skipperforening af 1942, Dansk Styrmandsforening og Maskinmestrenes Forening, ligeledes principielt ved udløbet af de disse foreninger givne anvisningstilladelser, dvs. for førstnævnte forenings vedkommende pr. 1. september 1971 og i øvrigt pr. 1. januar 1972, men dog ikke før overtagelsen af anvisningen indenfor sømændenes og søfyrbødernes område kan finde sted.

2° Samtidig med overtagelsen af anvisningen indenfor de ovennævnte områder overgår statens forhyringskontorer til den offentlige arbejdsformidling - og dermed under arbejdsministeriets sagsområde - som et led i den sømandsformidling, der etableres under arbejdsformidlingen.

3° Ved overgangen indkobles sømandsformidlingen i videst muligt omfang i den almindelige arbejdsformidling; lokalemæssigt adskilles sømandsformidlingen kun fra den øvrige formidling, hvor ganske særlige grunde måtte tale herfor.

Sømandsformidlinger oprettes indtil videre i København, Århus, Aalborg, Esbjerg og Svendborg - i hvilke byer der for tiden er forhyringskontorer -, men i øvrigt skal andre arbejdsformidlingskontorer i samarbejde med de kontorer, der har en egentlig sømandsformidling, yde bistand med hensyn til sømandsformidling. Samtlige de nævnte 5 egentlige sømandsformidlinger varetager formidling af såvel mandskab som overordnet skibspersonale. Formidlingen af søfolk til udenlandske havne koordineres af sømandsformidlingen i København.

4° Formidlingen af søfolk tilrettelægges i det hele på samme måde som formidlingen for

andre arbejdssøgende, jfr. dog om tørnsystemet nedenfor under pkt. 5°, således at de pågældende bl.a. får samme muligheder som andre arbejdssøgende for at få bistand med hensyn til erhvervsvejledning, uddannelse, omskoling og information om beskæftigelsesmulighederne på såvel det særlige sømandsområde som på arbejdsmarkedet i øvrigt. Ledige søfolk, der ønsker at oppebære arbejdsløshedsunderstøttelse, står til rådighed for anvisning af arbejde, herunder arbejde uden for faget, på tilsvarende måde som andre ledige arbejdsløshedsforsikrede.

Ledighedskontrollen af søfolk tilrettelægges principielt på samme måde som for andre arbejdssøgende, d.v.s. med personligt fremmøde på arbejdsformidlingen straks ved indtrådt ledighed og herefter i ledighedsperioden så ofte som arbejdsformidlingen måtte anse det for nødvendigt, jfr. arbejdsdirektoratets cirkulære af 30. januar 1969 vedrørende reglement for ledige arbejdsløshedskassemedlemmers kontakt med de offentlige arbejdsformidlingskontorer.

5° Det nuværende ved den indenlandske anvisning af sømænd og søfyrbødere anvendte auktionssystem foreslås erstattet med et egentligt tørnsystem, der skønnes at være i bedre overensstemmelse med den almindelige arbejdsmarkedspolitiske bestræbelse for at øge arbejdskraftens geografiske og faglige bevægelighed.

Dette system foreslås indtil videre udformet efter samme mønster som det svenske tørnsystem, herunder at sædvanlige vægringsvirkninger for det medlem, der nægter at modtage et passende arbejdstilbud, ikke er betinget af, at der ikke finder anvisning sted til den pågældende hyre. Endvidere må det fremhæves, at systemet ikke må være til hinder for, at arbejdsgiveren får anvist den bedst mulige arbejdskraft, d.v.s. blandt andet den arbejdssøgende, som han ønsker at tilbyde beskæftigelse, og at der gives den arbejdssøgende det størst mulige udvalg af foreliggende arbejdstilbud.

Efterhånden som der af arbejdsformidlingen indvindes erfaringer med hensyn til anvendelsen af dette tørnsystem, bør behovet for den fortsatte opretholdelse af et sådant særligt system indenfor den her omhandlede arbejdsformidling optages til nærmere overvejelse, eventuelt i det neden for omtalte rådgivende sømandsformidlingsnævn.

6° Når den endelige beslutning om oprettelse af en sømandsformidling indenfor den almindelige, offentlige arbejdsformidling foreligger, må de arbejdsformidlingskontorer, hvorunder en egentlig sømandsformidling, jfr. ovenfor, skal oprettes, træffe foranstaltninger med henblik på fremskaffelse af det fornødne personale til disse arbejdsopgaver, idet dog personalebehovet de enkelte steder må vurderes under hensyntagen til størrelsen af det ved forhyringskontorerne ansatte personale.

Så snart det ligger klart, hvilke medarbejdere, der skal beskæftiges ved sømandsformidlingen, bør de pågældende gennemgå kursus (fortrinsvis i internatform), således at de pågældende medarbejdere dels får en baggrundsviden om de særlige søfartsforhold, dels et nøjere kendskab til de gældende regler på området; det må i denne henseende forekomme hensigtsmæssigt, at et antal af disse medarbejdere efter gennemgangen af et sådant kursus får lejlighed til et studiebesøg ved en af de regionale sømandsformidlinger i Sverige.

7° Der oprettes i tilknytning til arbejdsdirektoratet et rådgivende sømandsformidlingsnævn, jfr. herom ovenfor under afsnit 10.

Dette nævn foreslås oprettet straks, når beslutning om etablering af en sømandsformidling under arbejdsformidlingen foreligger, idet nævnet herved vil kunne være rådgivende såvel i praktiske som i mere principielle spørgsmål i forbindelse med tilrettelæggelsen af sømandsformidlingens virksomhed. Oprettelsen af et sådant nævn skønnes at kræve lovændring, bl.a. under hensyn til, at landsarbejdsnævnet er lovfæstet. Det henstilles dog overvejet - indtil en lovændring kan ske — at nedsætte et udvalg, hvor problemer i forbindelse med overgangen kan drøftes.

8° Flertallet finder ikke på nuværende tidspunkt at burde foreslå ændringer med hensyn til den nuværende mønstringsvirksomhed, der foreløbig bør forblive under handelsministeriets sagsområde; ej heller foreslås ændringer med hensyn til den registre-

ring af søfolk, der foretages af sømandsskattekontoret.

Flertallet finder endelig anledning til at fremhæve, at udvalgets kommissorium, jfr. foran afsnit 1, ikke har givet udvalget anledning til og mulighed for - som ønsket af nogle medlemmer - at foretage undersøgelser vedrørende den nærmere baggrund for ledigheden indefor Sømændenes Arbejdsløshedskasse, vedrørende fagets tilgangsforhold, vedrørende den nugældende rejsehjælpsordning, vedrørende registrerings- og blanketsystemer i andre lande, vedrørende udstedelse af certifikater, lægeundersøgelser af søfolk, udstedelse af arbejdstilladelser, mønstring af søfolk i udlandet og vedrørende sociale problemer for søfolk, idet disse spørgsmål ikke står i direkte forbindelse med spørgsmålet om overgangen af søkassernes arbejdsanvisning til arbejdsformidlingen, og udvalget dertil må skønnes ikke at være sammensat med henblik på en bredere kommissionsbehandling af søfolkenes og skibsfartens problemer som helhed.

Et *mindretal* bestående af arbejdsformidlingschef Lauge R. Kallestrup, der i øvrigt i princippet kan tiltræde flertallets indstilling, ønsker at tilføje følgende:

a. Under hensyn til, at udvalget *bl.a.* har haft til opgave at fremkomme med et forslag til den *praktiske* tilrettelæggelse af arbejdsanvisningen og arbejdsløshedskontrollen for søfolkenes område, samt under hensyn til dette forslag at vurdere, om ressortfordelingen mellem handelsministeriet og arbejdsministeriet eventuelt bør ændres, må mindretallet beklage, at den tid, der er afsat til forslagenes formulering og spørgsmålenes besvarelse, ikke har været af en sådan varighed, at der har været reelle muligheder for gennemførelse af nødvendige undersøgelser i forbindelse med de rejste spørgsmål, som det i vore nabolande Norge og Sverige har taget flere år at belyse.

b. Fremsættelse af forslag om den *praktiske* tilrettelæggelse af arbejdsanvisningen og arbejdsløshedskontrollen for søfolkenes område må imidlertid efter mindretallets skøn forudsætte et vist kendskab til den nuværende forhyrings- og mønstringsordnings karakter og omfang, samt kendskab til søfartens arbejdsstyrkes sammensætning, ledighed, tilgangsforhold m.v.

I denne forbindelse henviser mindretallet til den som bilag 4 optagne undersøgelse, hvoraf det bl.a. fremgår:

1° *at* mellem 40 og 50 % af på- og afmønstringerne er uden offentlig kontrol,

2° *at* den for sømændene konstaterede større ledighed end gennemsnittet for samtlige arbejdsløshedsforsikrede tilsyneladende væsentligt har været af ren statistisk karakter, idet forskellen bl.a. skyldes, at den tid, sømanden har været under uddannelse, er regnet som ledighed, samt at det antal dage, for hvilke en sømand får rejsehjælp, er regnet som ledighed, hvortil kommer en bestemmelse i den kollektive overenskomst, der må formodes at medføre fastholdelse af en ekstraordinær stor reserve for faget, idet anciennitetstillæg fortabes, såfremt man skifter rederi, hvorfor mange venter, til der bliver ledige jobs i pågældendes gamle rederi,

3° *at* tilgangen af nye arbejdere er meget stor, og afgangen tilsvarende stor,

4° *at* »labourturnover« i den danske handelsflåde tilsyneladende er betydelig større, end hvad man finder i den tilsvarende norske og svenske handelsflåde.

Alle disse forhold har efter mindretallets opfattelse betydning ved den *praktiske* tilrettelæggelse af arbejdsanvisningen og ved vurderingen af arbejdets omfang og karakter.

c. Det vil også have sin betydning at fremhæve de særlige forhold, der må formodes at gøre arbejdsformidlingen for sømænd mere kompliceret end for andre grupper af arbejdere, og som eventuelt medfører flere arbejdsfunktioner end for den ordinære arbejdsformidling.

I den norske betænkning vedrørende mønstring, forhyring og registrering af sømænd, som er afgivet den 2. december 1968, og i en svensk rapport af 31. december 1965, er der således fremhævet følgende forhold, der medfører særlige problemer for anvisning til søs:

1° *at* en offentlig myndighed i henhold til Norges internationale forpligtelse skal gennemgå og kontrollere enhver hyrekontrakt,

2° *at* tjenesteforhold for sømænd i mange henseender er væsentlig forskellige fra tjenesteforhold for arbejdstagere i land, hvilket navnlig gælder kravene til kvalifikationer og personlige legitimationer, men det gælder også de særlige arbejdsvilkår - varigheden af tjenesteforholdet og mulighederne for, at arbejdsforholdene ophører uden for riget.

3° Det offentlige har endvidere pligt til at kontrollere sømændenes certifikater og kvalifikationer i henhold til bemandingsloven.

4° I den norske betænkning nævnes videre, at man ved formidlingen af sømænd skal kontrollere norske statsborgeres værnepligtsforhold.

5° Hertil kommer, at mønstringsmyndigheden i tilfælde af, at certificeret mandskab ikke kan skaffes, må tage stilling til og eventuelt udfærdige dispensationer efter nærmere angivne regler.

6° Endelig bemærkes, at man skal sikre sig mandskabslister for det enkelte skib.

I den svenske betænkning er det fremhævet som et særkende for arbejdsformidlingen til handelsflåden, at en arbejdssøgende, *forinden* indskrivningen til arbejdsformidlingen til anvisning i søen, skal sikre sig dokumentation for helbredstilstanden, værnepligtsforhold, uddannelsesforhold og sejltid, ligesom arbejdsformidlingen må kontrollere, om der er påmønstringsforbud af medicinske eller af disciplinære grunde.

Endvidere nævnes det i den svenske rapport, at det såkaldte tørnsystem bl.a. medfører, at arbejdsformidleren i praksis bliver den, der kontakter arbejdsgiveren pr. telefon og ikke arbejderen selv, således at det bliver arbejdsformidlingen, der meddeler pågældende, om han har fået ansættelse eller ej, *hvorfor arbejdsformidlerens arbejde direkte går over i mønstringsfunktionærens funktioner. Ud fra et arbejdsfonnidlingssynspunkt kan påmønstringen betragtes som det sidste led i kæden vedrørende sømandsformidlingens indsats ved ansættelse til søs.*

Den svenske rapport fremhæver endvidere, at arbejdsformidling af sømænd i højere grad end formidling af anden arbejdskraft, er af *interlokal karakter*, samt at det ikke er sjældent, at påmønstring skal ske i udenlandsk havn. Der er derfor ved denne arbejdsformidling et stort behov for at kunne overse tilgangen af arbejdssøgende og af ledige pladser, både på lokalt plan og centralt for hele landet.

Endelig fremhæves det i rapporten, at arbejdsformidlingen for arbejdssøgende til søs ofte fordrer *meget hurtig* kontakt mellem de forskellige sømandsformidlinger og de centrale myndigheder samt mellem formidlingen og rederierne. På det tidspunkt, hvor rapporten blev afgivet, blev der forsøgsvis etableret telex-forbindelse mellem de forskellige sømandsformidlinger.

En tjenestemand ved sømandsformidlingen skal foruden sin uddannelse og erfaring som arbejdsformidler have et godt kendskab til vilkårene for ansættelse til søs, og må have et vist kendskab til mønstringstjenestemandens opgaver.

Endelig fremhæves betydningen af en udvidet erhvervsvejledning for den ungdom, der ønsker uddannelse eller arbejde i handelsflåden, ligesom rapporten understreger betydningen af en erhvervsvejledning og en omskoling for den ikke ringe del af mandskabet, der efter en tids forløb ønsker beskæftigelse i land. Det er af de nævnte grunde i øvrigt væsentligt, at sømandsformidlingen bliver en del af den offentlige arbejdsformidling.

d. Mindretallet vil også mene, at spørgsmålet om *forhyring af mandskab uden for Danmarks grænser burde være optaget og behandlet af udvalget og medtaget i betænkningen.*

Mindretallet skal i denne forbindelse henvise til det som bilag 5 optagne afsnit i den føromtalte norske betænkning.

e. Mindretallet vil ligeledes mene, at *spørgsmålet om en rationalisering af den offentlige administration på det heromhandlede område burde behandles på samme måde, som det er behandlet i vore nabolande,* idet det ikke vil være urigtigt, at administrationsdepartementet ser på spørgsmålet om en fuldstændig samkøring af det offentliges funktioner i forbindelse med arbejdsanvisning, forhyring, mønstring og opkrævning af sømandsskatten. Her må også rejses spørgsmålet om en koordinering med eller en overtagelse af udenrigsministeriets arbejde med hjemsendelse og forhyring af sømænd i ikke-danske havne.

f. Yderligere vil mindretallet fremhæve, at den *offentlige lægekontrol med sømænd* i lighed med, hvad der gælder i andre lande, ikke bør ligge i rederiforeningens lægekontor, men bør erstattes med offentlig lægeundersøgelse med et register svarende til vore nabolandes, således at det offentlige har mulighed for at kontrollere og drage de nødvendige konklusioner af de foretagne lægeundersøgelser.

g. Mindretallet skal endelig udtale, at spørgsmålet om *udstedelse af* arbejdstilladelse, spørgsmålet om rejsehjælp gennem de forskellige ordninger og mange andre spørgsmål straks ved arbejdsformidlingens centralisering vil rejse sig, hvorfor også disse spørgsmål burde have været behandlet i udvalget, inden spørgsmålene rejser sig i praksis, hvor de skal løses fra dag til dag, med de muligheder dette indebærer for afgørelser, hvis konsekvenser ikke kan overskues indenfor den tid, man har til at træffe afgørelser.

h. Til forståelse af begreberne »påmønstring«, »ommønstring« og »afmønstring« vil mindretallet gerne henvise til det som bilag 6 optrykte afsnit af den norske betænkning.

i. Mindretallet vil endelig mene, at bestemmelserne i følgende af ILO vedtagen konventioner, der er omtalt i den norske betænkning, formentlig også burde gennemgås, forinden man forsøger en nyordning af spørgsmålet om forhyring og mønstring af mandskab til den danske handelsflåde. Det drejer sig om konvention nr. 7 om lavalder til søs, konvention nr. 15 om lavalder for fyrbødere og lempere, konvention nr. 22 om sømænds hyreaftaler, konvention nr. 53 om mindste krav til faglig dygtighed hos skibsførere og officerer, konvention nr. 58 om lavalder til søs, konvention nr. 122 om lavalder for beskæftigelse af børn i fiskeriet, konvention nr. 16 om tvungen lægeundersøgelse af børn og ungdom, som skal til søs og konvention nr. 113 om lægeundersøgelse af fiskere.

Endelig skal mindretallet for at belyse nogle af de spørgsmål, der efter mindretallets skøn ikke synes fyldestgørende behandlet, henvise til bilag 7, der er et referat af det norske udvalgs generelle vurdering af formidling og mønstring.

Et *mindretal* bestående af forbundsformændene Fønsskov og Møller Hansen tilslutter sig i det væsentlige de af arbejdsformidlingschef Kallestrup fremførte betragtninger, idet mindretallet dog principielt fastholder, at den nuværende anvisningsordning bør bibeholdes, subsidiært forlænges i mindst yderligere 2 år.

København, d. 10. september 1970.

H. Borreschmidt
Formand

Svend Fønsskov

Annemarie Koch

H. Holm

Lauge R. Kallestrup

Sven Lunddahl

E. Krog-Meyer

K. W. Linnemann

R. Thøgersen

Preben Møller Hansen

Inge Herluf
Sekretær

BILAG 1

Oplysninger til belysning af virksomheden i udlandsafdelingerne - indhentet af Sømændenes Arbejdsløshedskasse

	Udmønstringer pr. måned i gennemsnit	Ledige pr. måned i gennemsnit	Ledighedens maximale længde (den gennemsnitlige længde skønsmæssigt lidt under halvdelen)	A) Antal ledigmeldte sømænd, B) Antal understøttede dage, og C) Antal bestilte og besatte hyrer i 4 uger fra 13 11–10 12 1969											
				Uge 1			Uge 2			Uge 3			Uge 4		
				A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Kobe	32	40 vinter 12 sommer	8 uger	32	152	14	26	122	8	20	115	–	22	119	–
New York	32	20 vinter 30 sommer	4 uger	14	70	4	15	48	13	13	51	9	10	42*)	
Antwerpen	11	11	6 uger	15	86	1	16	84	2	15	65	3	15	71	0
Genua	1	4	6 uger	1	6	1	1	1	0	2	0	1	0	0	0
Rotterdam	3	10	8 uger	17	73	5	11	59	2	10	12	11	4	20	1
(Manila		max. fmtl. 25)													
(Bangkok		max. fmtl. 20)													

*) 4 bestilt
3 besat
1 ungmand ubesat

Oplysninger til belysning af ledighed og ordretilgang inden for Sømændenes Arbejdsløshedskasse – på grundlag af materiale indhentet af arbejdsløshedskassen

		Antal ledigmeldte sømænd fordelt på aldersgrupper																Bestilte hyrer x)								
		18-34 år					35-54 år					55 år og derover														
		Matroser	Letmatroser	Ungmænd	I alt	Understøt. dage i ugen	Matroser	Letmatroser	Ungmænd	I alt	Understøt. dage i ugen	Matroser	Letmatroser	Ungmænd	I alt	Understøt. dage i ugen	I alt ledige	Pumpemd.	Bådsmænd	Tømmermd.	Matroser	Letmatroser	Ungmænd	Dagløn	Ferie- og sygerejser	I alt
19. nov. 1969	Kassen under eet...	420	51	8	479	2430	213	0	0	213	1147	72	0	0	72	400	764	0	7	0	69	25	18	31	17	167
	København.....	182	31	5	218	1102	115	0	0	115	616	46	0	0	46	258	379	0	4	0	33	14	15	17	5	88
	Provinsen	179	15	3	197	1026	83	0	0	83	446	26	0	0	26	142	306	0	1	0	18	5	3	14	12	53
	Udlandet.....	59	5	0	64	302	15	0	0	15	85	0	0	0	0	0	79	0	2	0	18	6	0	0	0	26
26. nov. 1969	Kassen under eet...	398	57	6	461	2185	203	0	0	203	1032	74	0	0	74	403	738	0	2	0	44	13	15	72	8	154
	København.....	167	34	2	203	860	107	0	0	107	548	48	0	0	48	266	358	0	2	0	16	5	11	50	3	87
	Provinsen	179	18	4	201	1070	84	0	0	84	425	26	0	0	26	137	311	0	0	0	10	3	2	22	5	42
	Udlandet.....	52	5	0	57	255	12	0	0	12	59	0	0	0	0	0	69	0	0	0	18	5	2	0	0	25
3. dec. 1969	Kassen under eet...	388	48	5	441	2187	205	0	0	205	1035	64	0	0	64	348	710	1	7	0	70	15	17	48	11	169
	København.....	165	26	1	192	971	110	0	0	110	565	42	0	0	42	230	344	1	4	0	33	10	13	28	4	93
	Provinsen	179	19	4	202	1021	82	0	0	82	422	22	0	0	22	118	306	0	2	0	17	3	3	20	7	52
	Udlandet.....	44	3	0	47	195	13	0	0	13	48	0	0	0	0	0	60	0	1	0	20	2	1	0	0	24
10. dec. 1969	Kassen under eet...	387	52	6	445	2132	212	0	0	212	1079	68	0	0	68	363	725	0	1	0	42	17	18	72	25	175
	København.....	179	23	2	204	971	110	0	0	110	536	43	0	0	43	228	357	0	1	0	23	12	15	47	12	110
	Provinsen	171	27	4	202	964	90	0	0	90	488	25	0	0	25	135	317	0	0	0	16	4	2	25	13	60
	Udlandet.....	37	2	0	39	197	12	0	0	12	55	0	0	0	0	0	51	0	0	0	3	1	1	0	0	5

*) Antal bestilte hyrer svarer til antal besatte hyrer – bortset fra ganske enkelte tilfælde.

Kortfattet redegørelse om de *norske* bestemmelser vedrørende understøttelsesudbetaling i udlandet

I. Udbetalingssteder er oprettet i følgende byer:

London
Newcastle
Cardiff
Liverpool
Hamburg
Rotterdam
Antwerpen
Marseille
Genua
New York
Baltimore
New Orleans
San Francisco

Ansøgning om udbetaling af understøttelse afgives til det stedlige norske konsulat, der tager stilling til understøttelsesspørgsmålet og foretager understøttelsesudbetalingen.

Den arbejdsløse tilmelder sig såvel ved indtrædende ledighed som i ledighedsperioden til det norske konsulat eller, ifald der er oprettet særlig norsk institution for hyresformidling, til denne.

Der udbetales kun understøttelse til sømænd, der opholder sig i de nævnte byer (omend der er hjemmel for Kommunal- og Arbeidsdepartementet til at fastsætte, at understøttelse på nærmere vilkår kan udbetales også til sømænd der er fast bosat udenfor de nævnte byer).

II. For at få dagpenge i udlandet må den forsikrede

1) have været i arbejde, som medfører pligt til arbejdsløshedsforsikring i mindst 7 måneder i løbet af det sidste understøttelsesår eller 10 måneder i løbet af de 3 sidste understøttelsesår (den normale regel er: mindst 30 uger i løbet af sidste understøttelsesår eller 45 uger i løbet af de 3 sidste understøttelsesår).
2) være arbejdsfør
3) være arbejdsløs og have opfyldt sine forpligtelser efter hyrekontrakten
4) have tilmeldt sig som arbejdssøgende og
5) ikke være blevet arbejdsløs på grund af dårligt forhold eller uden rimelig grund have sagt sin stilling op eller have sluttet arbejdet. En sømand, som afmønstrer efter eget ønske, må for ikke at være udelukket fra understøttelse have en efter almindelig samfundsopfattelse rimelig grund til at fratræde sin stilling, (f.eks. udnyttelse af lovlig årlig ferie, alvorlig sygdom i familien m.v.).

Hvis han afmønstrer for at skifte båd eller fart, kan han ikke få understøttelse, med mindre han kan påvise, at der foreligger fyldestgørende grund for at skifte båd eller fart.

III. Understøttelse udbetales i udlandet uden krav om karensdage (som i øvrigt er reglen i Norge); dagpengehjælp udbetales med højere beløb end inden for riget (varieret efter leveomkostningsniveauet det pågældende sted) - og også for søndage.

Kortfattet redegørelse om de *svenske* bestemmelser vedrørende understøttelsesudbetaling i udlandet

I. Sømandsformidling og udbetalingssted for arbejdsløshedsunderstøttelse m.v. findes i følgende »centralhavne«:

Formidlingsvirksomheden i 1965

	Arbejdssøgende	Besatte pladser
Antwerpen	1519	1693
Rotterdam	322	32
Rouen	141	17
Marseille	13	6
Genua	539	541
New York	239	227
San Francisco	71	68
Sydney	384	343
Melbourne	157	152

De nævnte steder udnævner udenrigsministeren dels arbejdsformidlere dels understøttelsesudbetalere, under hvis ansvar arbejdet udføres.

Uden for centralhavnene varetages arbejdsformidlingen af vedkommende svenske udlandsmyndighed.

Virksomheden på udlandsstederne sorterer under udenrigsdepartementets understøttelsesnævn, idet der dog for så vidt angår formidlingsvirksomheden indsendes rapporter direkte til Arbetsmarknadsstyrelsen.

II. Anmeldelse af arbejdsløshed, som regel identisk med ansøgning om udbetaling af understøttelse, sker i centralhavnene til den foran omtalte arbejdsformidler, uden for centralhavnene til den svenske udlandsmyndighed. Kontrol i ledighedsperioden finder sted enten ved arbejdsformidleren eller, på steder hvor det praktiske formidlingsarbejde udøves af særlige af fagforbundene oprettede formidlingsorganer, af disse. Kontrol finder sted mindst 1 gang om ugen.

Der udbetales kun understøttelse til søfolk, der opholder sig i centralhavnene. Søfolk, der bliver ledige uden for disse steder, kan under visse omstændigheder få udbetalt rejseforskud til rejse til centralhavn, ifald udsigterne til at få arbejde derved skønnes at blive øget væsentligt. Tilsvarende forskud kan ydes til søfolk ved rejse fra centralhavn, ifald beskæftigelsesmulighederne dér er ringe.

Udlandshjælpen ydes enten i form af en arbejdsløshedshjælp, der afholdes af staten, eller som arbejdsløshedskasseforskud, som refunderes af vedkommende arbejdsløshedskasser - eller som begge dele samtidigt. Arbejdsløshedshjælpen forudsætter, at den ledige sømand ikke selv er i stand til at afholde udgifterne under sin ledighed - medens forsikringsforskuddet blot forudsætter, at pågældende er medlem af en sømandsarbejdsløshedskasse.

III. For at få udlandshjælp må den ledige

1) a. for så vidt angår arbejdsløshedshjælp senest 2 mdr. før anmeldelse af ledigheden have været ansat på et fartøj og senest 2 år før anmeldelsen have været ansat på et svensk fartøj.
   b. for så vidt angår kasseforskud være understøttelsesberettiget, dvs. bl.a. ikke have opbrugt maximum som i almindelighed er 120 dage i forsikringsåret.
2) have gennemgået karenstid på 6 dage.
3) være arbejdsfør.
4) være arbejdsløs og have tilmeldt sig som arbejdssøgende.
5) ikke være selvforskyldt ledig. Har en sømand afmønstret efter eget ønske kan han kun få udlandshjælp, hvis han skønnes at have haft gyldig grund til afmønstringen, f.eks. at han kan få en bedre ansættelse. Agterudsejling anses som regel for at være selvforskyldt.

IV. Arbejdsløshedshjælpen fastsættes for hver enkelt centralhavn med beløb varieret efter leveomkostningerne det pågældende sted. Udlandshjælpen udbetales ikke for søndage.

BILAG 5

Danmarks Rederiforening

Udbetaling af understøttelse i udlandet

For at få klarlagt hvor stort behovet er for, at der findes ledige danske søfolk (dæks- og maskinmandskab) til erstatning ved afmønstringer i Genua, Manila og Bangkok har Danmarks Rederiforening rettet forespørgsel til de rederier, der må antages i noget omfang at anløbe de pågældende havne.

De pågældende rederier, nemlig rederiet A.P. Møller, A/S Det Østasiatiske Kompagni, Det forenede Dampskibs-Selskab A/S, D/S TORM A/S og A/S Det Dansk-Franske D/S er blevet bedt om for perioden 1. juli 1968-30. juni 1969 at oplyse følgende:

1. Hvor mange påmønstringer er der sket af menigt dansk dæks- og maskinmandskab (minus ungmænd, dæksdrenge og ubefarne motormænd), som gik ledige i de pågældende havne.

2. Hvor mange afmønstringer af de pågældende besætningskategorier uanset nationalitet er der sket og årsagen hertil, fordelt således: sømanden selv opsagt, sygdom, agterudsejlinger og rømninger, afsked efter sømandslovens § 33 (disciplinær) og opsagt af skibsføreren.

3. Hvor mange af de afmønstrede er hjemsendt med ret til fri hjemrejse efter sømandslovens § 26.

De indkomne besvarelser kan sammenfattes således:

	Påmønstringer Ad 1	Afmønstringer Ad 2	Ad 2: Årsagen til afmønstringen					Ad 3:
			Selv opsagt	Sygdom	Agterudsejlinger	Afsked § 33	Opsagt af skibsføreren	§ 26 Hjemrejse
Genua	48	44	36	5	2	1	–	5
Manila	18	20	11	7	1	–	1	2
Bangkok	19	21	18	2	1	–	–	4

Oversigt over af- og påmønstringer i Manila, Bangkok, Singapore og Hongkong af personer, der tilhører sømændenes faglige område

	1968 afmønstret		1968 påmønstret	
	marts	august	marts	august
Manila	1	2	1	2
Bangkok	1	1		2
Singapore		7		4
Hongkong	1	8		4

Oversigten er udarbejdet på grundlag af oplysninger fra Sømandsskattekontoret og omfatter månedsopgørelser fra følgende rederier:

A.P. Møller
Ø.K.
Olav-Line
Ove Skov
Dansk-Fransk
Torm
Tholstrup
J. Lauritzen
D.F.D.S.

BILAG 7

Søfyrbødernes Forbund og
Arbejdsløshedskasse i Danmark
Peder Skramsgade 17
København K.

København K, d. 5. februar 1970

Udvalget vedr. Arbejdsløshedslovgivningen
indenfor søfartens område
Arbejdsdirektoratet
Adelgade 13
1304 København K.

Idet jeg refererer til aftale på sidst afholdte udvalgsmøde, fremsender jeg fotokopier af korrespondance med velfærdssekretærerne i henholdsvis Bangkok og Manila.

Med venlig hilsen
P.f.v.
Svend Fønsskov
Forbundsformand

BILAG 7a

13. januar 1970

Hr. velfærdssekretær Bent Zimmermann Mortensen
The Mariner's Club
2/70 Klong Toi
Bangkok
Thailand

Til brug for mit arbejde i en kommission, nedsat af den danske arbejdsminister vedrørende hyreanvisning, skal jeg venligst bede Dem svare mig på følgende spørgsmål:

I. Hvor mange motormænd har ca. i det forløbne år (1969) gået arbejdsløse i Bangkok?

II. Hvor mange hyrer i danske både har der i tilsvarende tidsrum været udbudt i Bangkok?

Jeg er klar over, det måske kan være lidt svært at svare helt nøjagtigt på ovennævnte spørgsmål, men jeg vil være glad for at få et svar om, hvad der så nøjagtigt som muligt kan siges om dette.

Da vi forventer nyt møde indkaldt i udvalget midt i februar, vil jeg være taknemmelig for et hurtigt svar.

Med venlig hilsen
P.f.v.
Svend Fønsskov
Forbundsforman d

BILAG 7b

13. januar 1970

Hr. velfærdssekretær Wilhelm Olausen
The International Seafarer's Club of Manila
Bonifacio Drive
8th. Port Area
P. O. Box 165
Manila
Philipine Islands

Til brug for mit arbejde i en kommission, nedsat af den danske arbejdsminister vedrørende hyreanvisning, skal jeg venligst bede Dem svare mig på følgende spørgsmål:

I. Hvor mange motormænd har ca. i det forløbne år (1969) gået arbejdsløse i Manila?

II. Hvor mange hyrer i danske både har der i tilsvarende tidsrum været udbudt i Manila?

Jeg er klar over, det måske kan være lidt svært at svare helt nøjagtigt på ovennævnte spørgsmål, men jeg vil være glad for at få et svar om, hvad der så nøjagtigt som muligt kan siges om dette.

Da vi forventer nyt møde indkaldt i udvalget midt i februar, vil jeg være taknemmelig for et hurtigt svar.

Med venlig hilsen
P.f.v.
Svend Fønsskov
Forbundsformand

BILAG 7c

Handelsflådens Velfærdsråd,
Holbergsgade 14
1057 København K.

Bangkok, d. 22-01-1970

Herr Forbundsformand Svend Foensskov
Soefyrboedernes Forbund
Peder Skramsgade 17
Koebenhavn K.

Kaere Svend Foensskov,

Refererende Deres brev af 13. ds. kan vi meddele at antallet af arbejdsledige søfyrbødere i året 1969 beløb sig til ca. 18.

En god halvdel af disse 18 er gift og har bopæl i Thailand, hvilket igen vil sige, at de vender tilbage for at holde ferie med deres familier.

Udmønstringsmulighederne er ikke altid lige lyse og det kan ofte vare op til 4 måneder at få hyre. Da imidlertid ferien først afvikles, har der ikke endnu været tale om kritiske mønstringssituationer.

For tiden har vi kun en fyrbøder gående og han har endnu ikke afviklet sin ferieperiode.

Venlig hilsen
Deres
Bent Zimmermann Mortensen
Velfaerdssekretaer

BILAG 7d

The International Seafarers' Center of Manila, Inc.
Bonifacio Drive 8th St.,
Port Area, Manila.

Manila, den 22. Januar 1970

Hr. forbundsformand
Svend Fönsskov
Söfyrbödernes Forbund & Arbejdslöshedskasse
Peder Skramsgade 17
DK-1054 Köbenhavn K

Idet jeg hermed med tak anerkender Deres brev af 13. ds. vedrørende forskellige spørgsmål, skal jeg så nøjagtigt som muligt give Dem de ønskede oplysninger.

1. Der har i 1969 gået 39 medlemmer af Søfyrbødernes Forbund ledige i Manila.

2. I tilsvarende perioder har der været 25 udbudte hyrer med danske skibe.

Derudover har der været udbudt hyrer på ca. 15 norske skibe, hvor mange medlemmer af ovennævnte forbund ligeledes sejler. Desuden har der været nogle jobber på amerikanske skibe.

Jeg forstår af Deres brev, at De skal mødes i et udvalg nedsat af arbejdsministeren. Det er formentlig for at undersøge mulighederne for en udbetaling af understøttelse til ledigmeldte medlemmer i udlandet.

I den forbindelse kan jeg oplyse, at jeg allerede for meget lang tid siden (det var i Johs. Nielsens tid) gav Sømændenes Forbund mit tilsagn om at ville udbetale en evt. understøttelse. Jeg har fået tilladelse af mit eget »firma« Handelsflådens Velfærdsråd og jeg skynder mig at tilføje, at jeg selvfølgelig også vil gøre det samme over for Jeres medlemmer, som jeg i øvrigt altid har været behjælpelig med at skaffe hyre. Vi må jo ikke glemme, at dette er helt uofficielt m.h.t. forhyring i Manila. Men jeg kender efterhånden så mange af skibsledelsen, at man af og til også lytter til mig. Jeg kan i denne forbindelse oplyse, at vi i 3-4 tilfælde har fået kinesere og philippinere i land og erstattet med danskere, mange gange kan chefen jo godt lide at få et par ord om den nye mand, der skal mønstre af en uvildig person, og i sandhedens interesse skal det tilføjes, at jeg ikke har haft ubehageligheder, hvilket borger for, at det er gode folk. som mønstrer ud fra Manila.

Jeg undlader dog ikke at gøre opmærksom på, at skulle en evt. understøttelse træde i kraft, burde det kun gælde for skandinaver, idet f.eks. en philippinsk motormand ville kunne forsørge både sin egen og naboens familie på det niveau hvori størrelsen af støtten befinder sig på.

Jeg hører meget gerne fra Dem igen, og ville man ikke pr. luftpost tilsende os FAKLEN hver måned (gerne med tilbagevirkende kraft), da vi p.t. har 4 ilandgående medlemmer? Jeg skal *ikke* have noget for at udbetale, absolut intet.

Med venlig hilsen
Wilhelm Olausen
Velfaerdssekretaer

Sømændenes Forbund i Danmark,
Herluf Trollesgade 5
1052 København K.

26. juni 1970

Arbejdsdirektoratet
Att: fr. Inge Herluf
Adelgade 13
1304 København K

Vedrørende anvisning af hyre i indenlandske afdelinger

Under henvisning til diskussionen på sidste møde i udvalget til behandling af forskellige spørgsmål vedr. arbejdsløshedslovgivningen inden for søfartens område, finder jeg det rigtigt, at give en beskrivelse af de to forskellige former for anvisning af arbejde, de såkaldte tørnsystemer.

Anvisningen i vore indenlandske afdelinger foregår efter et stempelsystem, der i hovedtræk virker således:

Når sømanden melder sig ledig, får han et stempelkort. For hver dag vedkommende er ledig, får han et stempel i kortet. Når en hyre opslås ledig kan medlemmerne byde sine stempler. Den som har flest stempler får hyren. Han har også gået længst ledig. Den der har gået længst ledig kan dog undlade at byde sine stempler på hyren, for så vidt han af anciennitetsmæssige o.l. årsager ikke ønsker den pågældende hyre.

Vi vedlægger et sæt regler som er gældende for vore medlemmer, der går hyresøgende i danske afdelinger. Pkt. 8 - maksimum-stempler er for tiden nedsat til 75.

Vedrørende anvisning af hyre i udenlandske afdelinger

For ledige medlemmer i udenlandske afdelinger gælder et andet system - nemlig et egentligt tørnsystem, som virker således:

Når et medlem melder sig ledig i udenlandske afdelinger, bliver der skrevet et kort på ham, som sættes nederst i rækken af arbejdsledige. Hver gang en hyre bliver anvist, har den der står øverst på tørnlisten første ret, han har også gået længst ledig. Såfremt han ikke ønsker den pågældende hyre kan han i 3 tilfælde sige nej — men flyttes så i bunden. Den ledige hyre tilbydes de andre ledige i den rækkefølge de er meldt ledige, og de nederste rykker op i samme omfang der anvises arbejde.

Såfremt medlemmerne vægrer sig ved at tage hyre, uden forklarlig grund bliver de stoppet i understøttelse jfr. vedtægternes § 27 stk. 10.

Vi vedlægger de seneste retningslinier fra hovedledelsen, til repræsentanterne i de udenlandske afdelinger for at anskueliggøre fremgangsmåden herom - og en senere fortolkning.

Med hensyn til mit ønske om at få en tilføjelse til betænkningen frafalder jeg dette, idet vi for så vidt er dækket ind i vort oprindelige indlæg af 22. januar 1970.

Med venlig hilsen
P.f.v.
Preben Møller Hansen
Forbundsformand

Stempelregler for medlemmer af Sømændenes Forbund gældende fra 6. november 1958

Pkt. 1. Indtræffer arbejdsløshed, og arbejdet ikke har varet 35 kalenderdage, refunderes alle stemplerne.

Pkt. 2. En forudsætning for at få refunderet stempler er, at de pågældende ikke har fået refunderet stemplerne mere end 1 gang. Ved arbejde af over 35 dages varighed bortfalder alle stemplerne.

Pkt. 3. Mister et medlem sit skib, af en ham uberegnelig årsag, såsom forlis, skibssalg eller opsigelse, fordi skibet skal klasse, betragtes arbejdsophøret med hensyn til refusion af stemplerne, jfr. reglerne, som anført under pkt. 7 for syge-, run-, ferie- og fridagsrejser, forudsat at arbejdet forud for afmønstringen ikke har varet over 4 måneder.

Pkt. 4. Medlemmer, der indkaldes til militærtjeneste, bibeholder de stempler, de havde forud for afmeldingen, forudsat at de ikke har haft arbejde udover midlertidig varighed (over 5 uger).

Sygedage for afmønstrede kontrollerede medlemmer indgår som stempeldage i et tidsrum indtil 3 mdr. af en ledighedsperiode, alle sygedage skal være berigtiget ved lægeerklæring.

Medlemmer, der får dagpenge fra en ulykkesforsikring, undtages.

Pkt. 5. Al anvisning af daglønsarbejde derunder pramme og lægtere, anvises efter daglønsbogen i den rækkefølge, hvorefter man er indskrevet.

Alle hyresøgende, der er medlemmer af Sømændenes Arbejdsløshedskasse, har ret til at blive indtegnet i daglønsbogen.

Pkt. 6 Al anvisning af vagtsmænd skal ske efter en særlig vagtsmandsbog i den rækkefølge, man er indskrevet. Der skal fortrinsvis benyttes medlemmer, der er fyldt 50 år. Derudover kan medlemmer, der er meldt arbejdsledige, men grundet negativ synsprøve har besvær med at blive udmønstret, få lov at indskrive sig i vagtsmandsbogen. — Hvis vagtsmandsbogen er udtømt, udpeger repræsentanten eller kontrolløren vagtsmændene.

Pkt 7. Al anvisning af syge-, run- og ferierejser foretages efter en særskilt bog efter den rækkefølge man er indskrevet.

Ved syge-, run- og ferierejser mistes der et stempel for hver dag, arbejdet har varet over 35 dage (5 uger). Sådant arbejde giver ikke ret til at stoppe i skibet. (Fridagsrejser tages efter stempler).

Pkt. 8. Maksimum-stempler er 175. Et medlem, der opnår et antal af 150 stempler, vil få en betænkningstid i 25 stempeldage, og har medlemmet ikke benyttet stemplerne indenfor dette tidsrum, bortfalder samtlige erhvervede stempler.

Bestyrelsen må til enhver tid have ret til under de givne forhold at ændre maksimumsantallet af stempler under forbehold af, at meddelelse derom gives samtlige hyreanvisninger med et varsel af 7 dage.

Ovenstående regler er udarbejdet af bestyrelsen og godkendt af forbundets ordinære generalforsamling i november 1958.

Hidtil gældende regler er hermed trådt ud af kraft.

BILAG 8b

28. august 1969

Hr. Svend E. K. Iversen,
Toho Building, 1—19 Sakaemachi-Dori,
lkuta-Ku, Kobe, Japan

Gode kollega.

Idet vi henviser til din skrivelse af 24. ds., skal vi hermed meddele, at vor skrivelse af 30/1 - 1969 til udenlandske afdelinger skal fortolkes således:

Hvis der i afdelingen findes et eller flere medlemmer, der af personlige eller andre grunde ikke ønsker at modtage anvist hyre, skal der - forinden det pågældende medlem stoppes i understøttelse — omgående tilgå hovedkontoret rapport i sagen. Hovedledelsen vil så tage stilling til problemet.

Afsnit 2 i samme skrivelse af 30/1 - 1969 skal fortolkes derhen, at et medlem - uanset om han oppebærer understøttelse eller ej - skal flyttes i bunden af tørnlisten, såfremt han nægter at modtage anvist hyre i 3 tilfælde.

Afsnit 3, som har følgende formulering: »Såfremt afdelingen ikke kan skaffe mandskab til et skib, skal hyrerne tilbydes i den rækkefølge, at de medlemmer, der har gået længst i afdelingen, tilbydes hyrerne først«, skal følges i sin ordlyd.

Afsnit 4 skal forstås derhen, at hvis der i afdelingen findes medlemmer, der uden påviselig grund - i henhold til afsnit 1 af 30/1 - 1969 - nægter at modtage tilbudt hyre, og hyren ikke bliver besat af de i afdelingen værende ledige medlemmer, skal vedtægtens § 27, stk. 1, pkt. 10, bringes i anvendelse. D.v.s., at medlemmerne ved første vægring skal stoppes i understøttelse i 4 uger, hvorefter de igen kan understøttes. Hvis medlemmet påny i samme ledighedsperiode, hvor understøttelse igen oppebæres, nægter at tage imod anvist hyre, skal han omgående stoppes i understøttelse, og han bliver først igen understøttelsesberettiget efter at han har været ude at sejle i over 35 sammenhængende dage. Desuden skal medlemmet gå 3 karensdage, inden han igen kan understøttes.

Når et medlem i henhold til vedtægtens § 27, stk. 1, pkt. 10, bliver stoppet i understøttelse, skal hovedkontoret omgående underrettes herom.

Med kollegial hilsen
SØMÆNDENES ARBEJDSLØSHEDSKASSE

BILAG 8c

30. januar 1969

Hr. Svend E. K. Iversen,
Toho Building, 1-19 Sakaemachi-Dort.
lkuta-Ku, Kobe, Japan

Til udenlandske afdelinger.

Gode kollega.

Ved nærværende skal vi gøre repræsentanterne opmærksom på, at medlemmerne ikke kan stoppes i understøttelse - hvad enten det skyldes langvarig ledighed eller af anden årsag — inden kassens ledelse har modtaget en rapport fra afdelingen og har taget stilling til spørgsmålet.

Hvis et medlem har nægtet at modtage hyrer til 3 forskellige skibe, skal han flyttes fra toptørn til bunden.

Såfremt afdelingen ikke kan skaffe mandskab til et skib, skal hyrerne tilbydes i den rækkefølge, at de medlemmer, der har gået længst i afdelingen, tilbydes hyrerne først.

For det tilfælde, at hyrerne ikke bliver besat, skal de medlemmer, der har nægtet at modtage den tibudte hyre, omgående stoppes i understøttelse.

Vi skal gøre repræsentanterne opmærksom på, at alle spørgsmål vedrørende understøttelse skal stiles til kassens hovedledelse, alle andre spørgsmål skal stiles til forbundet.

Med kollegial hilsen
SØMÆNDENES ARBEJDSLØSHEDSKASSE

Oversigt over det af udvalget benyttede materiale

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m.v., indeholdende - som bilag 2 - betænkning afgivet af arbejdsgruppen til behandling af spørgsmålet vedrørende § 4 i lov af 22/2 1967.

Arbejdsministeriets cirkulære nr. 233 af 18/10 1968 om ændringer i lovgivningen om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring.

Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 172 af 28/4 1969 af lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m.v.

Lov nr. 76 af 1937 om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab.

Bekendtgørelse af 25/6 1938 om Mønstring af Skibsmandskab.

Sømandslov nr. 229 af 7/6 1952.

Lov nr. 160 af 27/5 1964 om ændring i sømandsloven.

Handelsministeriets bekendtgørelse af 2/4 1965 af Lov om Skibes bemanding.

Betænkning afgivet den 15/10 1965 af det af handelsministeriet nedsatte udvalg til revision af lovgivningen om forhyring og mønstring af skibsmandskab samt skrivelse af 16/11 1966 fra nævnte udvalg.

ILO konvention nr. 9 om forhyring.
- konvention nr. 22 om søfolks forhyringskontrakt.
- konvention nr. 23 om søfolks hjemsendelse.
- konvention nr. 88 om arbejdsanvisningens organisation.
- konvention nr. 109 angående hyre, arbejdstid ombord og skibets bemanding.

Oversigt over den nuværende ordning, for så vidt angår arbejdsanvisning, forhyring og mønstring inden for søfartens område.

Redegørelse fra Sømændenes Forbund vedrørende systemerne for hyreanvisning.

Oversigt over den norske sømandsformidlings opbygning.

Oversigt over den svenske sømandsformidlings opbygning.

Skrivelse af 24/2 1960 fra arbejdsmarkedsrådet til arbejdsministeriet.

Oplysninger til belysning af ledigheden indenfor Sømændenes Arbejdsløshedskasse udfra materiale fra Danmarks Statistik vedrørende de pr. 30/7 1969 ledigmeldte arbejdsløshedskassemedlemmer.

Oplysninger fra Sømændenes Arbejdsløshedskasse til belysning af ledighed og ordretilgang inden for arbejdsløshedskassens område i en 4 ugers periode november — december 1969.

Notat vedrørende mulighederne for at udvide adgangen til udbetaling af arbejdsløshedsunderstøttelse i udlandet.

Oplysninger til belysning af virksomheden i udlandsafdelingerne.

Notat fra Danmarks Rederiforening vedrørende udbetaling af understøttelse i udlandet.

Oplysninger fra velfærdssekretærerne i Manilla og Bangkok vedrørende ledighed og antal hyrer for så vidt angår søfyrbødernes område.

Oversigt over af- og påmønstringer i Manilla, Bangkok, Singapore og Hongkong, udarbejdet på grundlag af materiale fra Sømandsskattekontoret.

Kortfattet redegørelse over de norske bestemmelser vedrørende understøttelsesudbetaling i udlandet.

Kortfattet redegørelse over de svenske bestemmelser vedrørende understøttelsesudbetaling i udlandet.

Skrivelse af 18/12 1969 fra Sømændenes Arbejdsløshedskasse med uddrag af cirkulære til de udenlandske afdelinger.

Stempelregler for medlemmer af Sømændenes Forbund gældende fra 6. november 1958

(Se bilag 8a til 1. rapport side 40)

Törnsystemet i Sverige

(Uddrag af Kungl. Arbetsmarknadsstyrelsens cirkulär 23. januari 1964).

I förmedlingsarbetet skall, i anslutning till överenskommelse mellan styrelsen och vederbörande arbetsgivare- och arbetstagareorganisationer, hänsyn tagas till den ordningsföljd i vilken dåcks- och maskinmanskap, 2:e och 3:e kockar samt uppassare anmäler sig vid en viss sjömansförmedling. Genom ett turordningssystem, det s k törnsystemet, skall de arbetstillfällen, som uppkommer, jämnt fördelas mellan sjömanskårens medlemmar. Systemet innebär att de arbetssökande erbjudas arbete allt efter den turordning i vilken de anmält sig vid sjömansförmedlingen.

Detta får dock icke innebära, att arbetsförmedlingens grundprincip - att arbetsgivaren skall erbjudas bästa möjliga arbetskraft och den arbetssökande sådant arbete, för vilken han bäst lämper sig — blir åsidosatt.

Sjöman, vilken efter avmönstring på nytt anmäler sig som sökande på sjömansförmedlingen, skall sålunda sättas sist i törnsystemet och har att vänta nästa arbetserbjutande sedan de sjömän, som anmält sig tidigare, erhållit anställning eller och avvisat gjorda arbetserbjudanden och därigenom gått förlustiga sin plats i turordningen. Sistnämnde ordning, det s k trebockssystemet, innebär att varje arbetssökande har möjlighet att välja på tre arbetstillfällen. Skulle den sökande avvisa alla tre erbjudandena kan han icke längere räkna med att få komma ifråga före övriga sökande som anmält sig senare.

Från huvudregeln om törnsystemet gäller följande undantag:

1) Sjöman, som efter överenskommelse med vederbörande befäl önskar återgå i det fartyg han lämnat på grund av sjukdom, semester, fartygets uppläggning, klassning, reparation eller dylikt, skall äga rätt därtill utan avvaktande av den ordning, i vilken han återanmält sig till erhållande av arbete, om han anmält förhållandet på sjömansförmedlingen. Denna anmälan får icke göras senare än 7 dagar efter det arbetsanställning ombord avslutats. Anmälan skall ske vid sjömansförmedlingen i den hamn, där avmönstring skett. Den som anmält sig vilja återgå i visst fartyg, skall dock äga rätt att taga annan hyra, om han under mellantiden erbjudas sådan.

2) Sjöman, som tagit anställning såsom vikarie för annan sjöman under dennes semester, sjukdom eller dylikt, äger behålla sin plats i turordningen under den tid vikariatsanställningen varat, dock högst 6 veckor.

3) Sjöman äger behålla sin plats i turordningen om han efter att ha erhållit ordinarie anställning tvingas lämna sin tjänst antingen på grund av sjukdom, olycksfall eller beredskapstjänst eller på grund av fartygets uppläggning, haveri eller försäljning till utlandet; dock endast under förutsättning att anställningen icke innehafts längre tid än 6 veckor.

   För sjöman, som visat sig ha genomgått för sjöfolk avsedd yrkesskola må denna tid utsträckas till 3 månader.

   Parterna har den 5 april 1961 enats om, att den, som genomgår sjömansskolekurs, skall ha rätt att anmäla sig som arbetssökande på sjömansförmedlingen 3 månader före tidpunkten för kursens avslutande, oavsett om vederbörande haft tidigare sjötjänst eller ej.

4) Sjöman, som avmönstrat på grund av inkallelse till beredskapstjänst, äger rätt anmäla sig som arbetssökande med bibehållande av den ordning, i vilken han därvid uppföres.

5) Sjöman, som fullgör s k första värnpliktstjänstgöring, äger anmäla sig som arbetssökande 2 månader före militärtjänstgöringens avslutande och bibehålla den ordning, i vilken han därvid hos sjömansförmedlingen uppfördes, om han inom 7 dagar efter sagde tjänstgörings upphörande anmäler sig hos förmedlingen.

6) Arbetssökande sjömän, som erbjudas anställning på fartyg och därvid minst tre gångar vägrar att antaga hyra utan att kunna förebringa giltiga skäl härför, skall avföras ur turordningen och betraktas såsom nyanmäld. Såsom giltig skäl skall godtagas, om sjöman vid arbetsansökan kan visa, att han avmönstrat från visst rederis eller rederikoncerns fartyg och önskar återgå i dessa, dock endast under förutsättning att han gjort anmälan härom hos sjömansförmedlingen och anledning finnes antaga, att rederiet kommer att återtaga honom i tjänst. Antalet erbjudna arbetstillfällan markeras i turordningen, där den arbetssökande är uppförd. Om sjöman, som erbjudits arbete, ej infinner sig vid kallelse till sökandet av anställning, skall han likaledes omföras, därest ej särskilda omständigheter föreligga, som bevisligen gjort det omöjligt för honom att infinna sig, såsom sjukdom, värnplikt eller annan godtagbar anledning.

7) Parterna är ense om, att sjömansförmedlingens medverkan vid förflyttning av besättningsmän från ett fartyg till ett annat inom samma rederi eller rederier med samma redare eller inom samma rederikoncern icke är erforderlig.

Tills vidare skall emellertid under en övergångstid denna bestämmelse tillämpas så, att sådan förflyttning begränsas att avse viss personal med längre tjänstetid inom samma rederi eller rederikoncern.

Det förutsättas därvid, att ledig plats finns på det andra fartyget.

Till förhindrande av onödiga motsättningar parterna emellan bör vederbörande befäl tills vidare i god tid till Sjöfolksförbundets platsombudsman anmäla sådan förflyttning. Parterna har den 5 april 1961 enats om, att andra stycket under denna punkt skall ha följande lydelse: »Bestämmelsen skall tillämpas så, att sådan förflyttning kan avse all personal från och med grupp 13 och högra i § 1 mom 1 i däcks- och maskinpersonalavtalet och att med längre tjänstetid inom samma rederi eller rederikoncern skall avses 12 månaders tjänst«.

8) Parterna har enats om att giva rederierna möjlighet att utan förmedling anställa maskin- och motorelever, avsedda för att utbildas till maskinbefäl. Det är nämligen av vikt, att alla åtgärder vidtagas i syfte att underlätta rekryteringen till maskinbefälsbanan genom anställandet av därför särskilt lämpade personer. Det är dock avsett, att parterna skall gemensamt utreda frågan om antalet sådana elever, som må anställas på olika fartyg, och om vilka krav å ålder, praktik etc, som av dessa elever skola uppfyllas.

Till förhindrande av onödiga motsättningar parterna emellan bör vederbörande befäls tills vidare i god tid till Sjöfolksförbundets platsombudsman anmäla, när sådan elev skall anställas.

Parterna är vidare ense om att senare upptaga frågan om anställandet utan förmedling av däckselever, avsedda för att utbildas till fartygsbefäl, under övervägande.

Vid överläggningar mellan Arbetsmarknadsstyrelsen och parterna har överenskommits att samtliga nybörjare, dvs de arbetssökande som icke innehar en tjänstgöringstid utöver 4 månader, skall vara undantagna från törnsystemet. Arbetserbjudande till sådana sökande sker följaktligen efter samma principer som vid allmän arbetsförmedling.

Arbetserbjudande inom yrket

Arbetserbjudande skall innehålla uppgifter om arbetets art, arbetsplatsen och fartygets trade samt om löneförmånerna, arbetets beräknade varaktighet och eventuelt andra uppgifter, som kan vara av betydelse för den arbetssökandes ställningstagande, såsom kommunikationer, tidpunkt och plats för inställelse för påmönstring osv.

Då arbetserbjudande bedömas vara nära förestående och den sökande därmed anses stå på högtörn, skall han kallas att infinna sig på sjömansförmedlingen. Kallelse bör ej expedieras så tidigt, att den arbetssökande i onödan måste upphälla sig på sjömansförmedlingsorten.

I de fall de arbetssökande kan nås per telefon och kommunikationerna möjliggör snabb inställelse, skall kallelse äga rum först då det är aktuelt att den sökande kan erbjudas anställning till sjös. Särskilt bör sjömansförmedlingen vinnlägga sig om att bereda personal med lång tjänst till sjöss möjlighet att i avvaktan på arbetserbjudande vistas på hemorten så länge som möjligt.

Arbetserbjudande åt de sjömän, som omfattas av törnsystemet, skall äga rum genom utrop och/eller skriftlig annonsering av de lediga platserna i väntrummen. Sker arbetserbjudandet enbart genom utrop, får utropet av de lediga platserna icke omedelbart följas av upprop av de arbetssökande sjömännen, utan att så lång tidrymd står till förfogande mellan utrop och upprop, att sjömännen ges möjlighet att tänka över valet av anställning. I den utsträckning, som tiden medger, skall annonseringen av de lediga platserna ske båda genom utrop och skriftlig annonsering i väntrummen. Den skriftliga annonseringen bör ske så snart orderna inkommit till förmedlingen.

Arbetssökande på högtörn, som blivit erbjuden anställning på minst tre fartyg och därvid vägrat att antaga anställning (eller ej svarat vid upprop) utan att ange giltigt skäl, skall avföras ur törnsystemet. Giltigt skäl för frånvaro från utrop anses föreligga om den sökande varit frånvarande på grund av sjukdom eller annan anledning över vilken den sökande icke själv kunnat råda. Arbetssökande, som efter kallelse icke infinner sig för att söka anställning, skall avföras ur törnsystemet, såvida det ej föreligger sådana särskilda omständigheter, som ovan angivits, och som gjort det omöjligt för den arbetssökande att infinna sig.

För sjömän, som icke omfattas av törnsystemet kan arbetserbjudande göras närhelst sjömannen besöker sjömans- eller annan arbetsförmedling. Vidare kan arbetserbjudande ske per bud, post, telegraf eller telefon, allteftersom i det särskilda fallet befinnes mest lämpligt.

Om sjömansförmedling får i uppdrag att anskaffa besättningsmän till fartyg, som påmönstrar besättning på annan ort, skall förmedlingen - så framt uppdragsgivaren icke framfört andra önskemål - i första hand undersöka, om lämpliga sökande finns anmälda hos sjömansförmedling, som ligger närmast påmönstringsorten.

Arbetserbjudande utom yrket

Sjömansförmedlingen skall verka för att sjömän i väntan på anställning till sjöss erbjudas annat arbete. I regel kan det endast bli fråga om tillfälliga anställningar. Om sådana tillfälliga anställningar icke finns anmälda i tillräckligt antal vid sjömansförmedlingen, åligger det denna att vid arbetsförmedlingens övriga expeditioner bevaka sjömännens möjligheter till arbete. Ofta vistas sjömän på andra orter än dem där sjömansförmedling finnes. Det åligger därför alltid den allmänna arbetsförmedlingen att bevaka de möjligheter till arbete för sjömännen, som kan finnas inom andra yrkesområden.

I nämda syfte är det nödvändigt, att sjömansförmedlingen och andra expeditioner vid den offentliga arbetsförmedlingen står i ständig kontakt med varandra. Viktigt är att sjömansförmedlingen lämnar uppgift om de beräknade väntetiderna. Under den tid en sjöman innehar anställning utom sitt yrke skall sjömansförmedlingen bevaka sjömannens möjligheter till arbete inom det egna yrkat, och när anställning till sjöss anses vara nära förestående underrätta sjömannen härom.

BILAG 4

Bilag til arbejdsformidlingschef
Kallestrup's mindretalsudtalelse.

a) Bemærkninger til den nuværende mønstringsordnings og forhyringsordnings karakter og omfang.

b) Belysning af arbejdsstyrkens størrelse og variationer heri, samt belysning af ledighedens karakter og omfang.

v/ Lauge R. Kallestrup

Mønstringsudvalget, der afgav sin betænkning den 16. november 1966, har i indledninen til betænkningen anført følgende:

»Til belysning af den nuværende mønstringsordnings omfang kan oplyses, at der i kalenderåret 1965 i det af sømandsskattekontoret førte centralregister er indført *ca. 151.000 på- og afmønstringer. Af de ca. 75.000 påmønstringer har mønstrings- og forhyringsvæsenet i København haft kontrol med ca. 23.500,* medens antallet for provinsens vedkommende antagelig andrager ca. 21.500. Det må således antages, at *ca. 40 °/₀ af samtlige påmønstringer ikke er undergivet offentlig kontrol.*«

Da det skønnes at have en ikke ringe værdi at få disse tal a'jourført for at få et indtryk af mønstrings- og forhyringsarbejdets omfang og karakter, herunder om det stadig forholder sig således, at ca. 40 °/o af samtlige påmønstringer ikke er undergivet offentlig kontrol, og om det må anses for nødvendigt og hensigtsmæssigt at få flere arbejdsforhold under kontrol, og om dette måtte blive konsekvensen af en ændret administration på dette område, har jeg fra medlem af udvalget ekspeditionssekretær Erh. Assens indhentet en sålydende skrivelse af 3. september 1970:

»Efter Deres anmodning skal jeg herved til supplering af de i mønstringsudvalgets betænkning af 16. november 1966 givne tal for mønstringsordningens omfang oplyse, at antallet af på- og afmønstringer ifølge Sømandsskattekontorets beretninger i de seneste år har udgjort:

1966	ca. 117.000
1967	ca. 111.000
1968	ca. 114.000

For 1969 foreligger det endelige tal endnu ikke, men det skønnes at blive af samme størrelse som i 1968.

Mønstrings- og forhyringskontoret i København har i de samme år haft kontrol med:

1966	12.718	påmønstringer
1967	12.856	»
1968	12.093	»
1969	13.067	

For provinsen foreligger ingen tal, men tilsammen plejer de at være af omtrent samme størrelsesorden som København - måske endda lidt mindre.

Sammenfattende kan derfor siges, at forhyrings- og mønstringsvæsenet i de pågældende år har ført kontrol med ca. 25.000 påmønstringer årligt, således at antagelig lidt over 50 °/o af samtlige påmønstringer ikke har været undergivet offentlig kontrol.«

I sømandsskattekontoret, der i øvrigt overtog et pr. 1. september 1945 oprettet særligt centralkartotek over søfolk i mønstringskontoret i København, føres et særligt sømandsskatteregister over samtlige af sømandsskatteordningen omfattede sømænd, til hvilket rederierne skal indsende oplysninger om stedfundne på- og afmønstringer. Endvidere fører sømandsskattekontoret kontrol med de skemaer, der omfattes af sømandsskatteordningen og med rederiernes afregninger af sømandsskatten.

I henhold til sømandsskattekontorets beretninger er der som anført i forannævnte skrivelse i årene 1966, 1967 og 1968 i alt registreret henholdsvis 117.000, 111.000 og 114.000 på- og afmønstringer - altså tilsyneladende betydeligt færre end i 1965.

Arbejdsstyrkens størrelse, aldersfordeling m.v.

Til belysning af *den danske handelsflådes arbejdsstyrkes* størrelse og sammensætning skal i øvrigt anføres følgende tal fra sømandsskattekontorets beretninger:

»Antallet af aktive sømænd under sømandsskatteordningen udgjorde i august måned 1966 17.930 og i 1968 18.145. Disse fordeler sig efter nationalitet således:

Tabel 1.

	Absolutte tal		Procentvis fordeling	
	1966		1966	1968
danske	14.985	15.126	83,6	83,4
færøske	294	280	1,6	1,5
grønlandske	6	94	-	0,5
norske	201	223	1,1	1,2
svenske	100	97	0,6	0,5
finske	56	60	0,3	0,3
islandske	5	13		
udenlandske	2.283	2.252	12,7	12,4
I alt	17.930	18.145	99,9	99,9

For at give indtryk af, *hvor mange forskellige personer,* der inden for et år er omfattet af sømandsskatteloven, anføres følgende fordeling efter *statsborger forhold.*

Tabel 2.

	Antal sømænd			
	1966	Pct.	1968	Pct.
danske	26.929	80,3	26.167	79,1
færøske	373	1,1	487	1,5
grønlandske	170	0,5	247	0,7
norske	435	1,3	515	1,6
svenske	239	0,7	268	0,8
finske	110	0,3	135	0,4
islandske	9		26	
udlændinge ca.	5.000	14,9	5.000	15,1
ukendte	277	0,8	224	0,7
I alt	33.539	99,9	33.069	99,9

Udenlandske søfolk skulle herefter være ansat i kortere perioder end danske sømænd, men tallene giver i øvrigt udtryk for en meget stor rotation (labour-turnover) eller fluktuation. Da denne »labour-turnover« må formodes at være relativ ringe for det overordnede mandskab, der udgør mellem $^1/_4$ og $^1/_3$ af personalet, jfr. tabel 3, må fluktuationen for det øvrige mandskab anses for at være meget stor, jfr. senere tabel 4.

Af tabel 3 fremgår *mandskabsstyrken* fordelt på *forskellige personalegrupper og de ændringer, der er foregået heri i årene 1966 til 1968.*

Oversigten viser, at den totale arbejdsstyrke tilsyneladende ikke har ændret sig væsentligt i de 3 år, men at der dog er en vis årlig variation i arbejdsstyrkens størrelse.

Med hensyn til arbejdsstyrkens sammensætning synes der at være en tendens til en stigning i det relative antal af overordnede stillinger som skibsførere, styrmænd, telegrafister, maskinchefer, maskinmestre, juniormestre og lignende, og en nedgang i det personel, der er medtaget under gruppe 5, der omfatter maskinassistenter, elektrikere, motormænd og reparatører. Det må dog tilføjes, at der kan være tale om ændringer i den begrebsmæssige afgrænsning af disse grupper.

Der har samtidig været en stigning i antallet af ungmænd, dæksdrenge, elever og aspiranter.

Tabel 4 giver en *aldersfordeling af de forskellige stillingsgrupper og forskydninger i aldersfordelingen i den 3-års periode, oversigten omfatter.*

Den føromtalte stigning i antallet af overordnede synes næsten udelukkende at være sket i aldersklasserne 25 til 30 år, samt i aldersklasserne 30 til 49 år.

Selv om gruppen, der omfatter hovmestre, bagere, kokke, tjenere, messefolk, kahytsjomfruer m.v., ikke størrelsesmæssigt har ændret sig, er der dog visse forskydninger i aldersfordelingen, idet antallet af personer under 19 år er faldet med godt 200.

Antallet af bådsmænd, bedstemænd, pumpemænd, matroser og letmatroser har, som før sagt, ikke ændret sig, men der har tilsyneladende været en mindre nedgang i antallet i de yngre aldersgrupper, men her kan der også være tale om, at den begrebsmæssige afgrænsning mellem gruppe 4 og de andre grupper ikke er helt sikker. Nedgangen i det tekniske personale, som maskinassistenter, elektrikere, motormænd og reparatører har næsten udelukkende fundet sted i aldersgruppen 20 til 25 år, hvilket vel må ses i forbindelse med de stærkt forbedrede beskæftigelsesmuligheder på landjorden.

Sammenfattende kan det siges, at der i *de yngre aldersklasser inden for denne erhvervsgruppe findes i alt 17 til 18 % under 19 år*

og 22 til 23 °/o mellem 20 og 24 år, hvilket er udtryk for en meget stor tilgang - og senere afgang — til sømandserhvervet, jfr. senere.

Fordeles arbejdsstyrken på grundlag af sømandsskattekontorets oplysninger om de enkeltes bopæl, finder man, at *en trediedel af arbejdsstyrken er bosat i hovedstadsområdet.*

Til belysning af den del af arbejdsstyrken, der er medlemmer af sømændenes arbejdsløshedskasse, henvises til tabel 5, i hvilken medlemsbestanden i 1961, 1966 og 1970 er fordelt efter alder.

Oversigten viser en meget stærk nedgang i antallet af medlemmer i den nævnte 9-års periode, nemlig fra ca. 5.700 til ca. 4.000 samt at denne nedgang ikke mindst har fundet sted i de yngre aldersklasser, idet der i 1961 i alt var 29,5 °/₀ af medlemmerne i aldersgruppen 18 til 21 år, men kun 19,8 o/₀ i 1970. Denne nedgang har i øvrigt væsentligt fundet sted i den sidste 4-års periode. I denne forbindelse kan det i øvrigt oplyses, at der er en meget *stor bevægelighed i medlemsbestanden.*

For regnskabsåret 1969/70 blev der således optaget i alt 810 personer, hvoraf 92 kom fra arbejdsmændenes og specialarbejdernes arbejdsløshedskasse, 46 kom fra andre arbejdsløshedskasser og 63 fra udenlandske arbejdsløshedskasser, medens 609 ikke tidligere har været medlem af nogen arbejdsløshedskasse - eller var medlem af en sådan ved optagelsen.

På den anden side blev der i nævnte regnskabsår i alt udmeldt 1.119 medlemmer, hvoraf 558 blev slettet på grund af kontingentrestance og af andre grunde, 121 udmeldte sig, medens 287 blev overført til arbejdsmændenes og specialarbejdernes arbejdsløshedskasse og 212 til andre arbejdsløshedskasser.

Ledigheden blandt sømænd

I forbindelse med de oplysninger, der er afgivet i betænkningen om *ledigheden blandt medlemmer af sømændenes arbejdsløshedskasse sammenholdt med ledigheden blandt samtlige arbejdsløshedsforsikrede,* bemærkes, at der navnlig er 3 forhold, der må tages i betragtning ved forklaringen af den konstaterede forskel i ledighedsniveauet for henholdsvis sømænd og andre arbejdsløshedsforsikrede, nemlig:

1) *at* antallet af sømænd under uddannelse indtil 1/10 1969 var medtaget blandt de ledige i uddannelsesperioden, under hensyn til at de var berettiget til understøttelse gennem arbejdsløshedskasserne,

2) *at* der i den kollektive overenskomst findes en bestemmelse om, at anciennitetstillæg kun kan oppebæres inden for samme rederi, således at anciennitetstillæg bortfalder såfremt man skifter rederi.

Denne regel bevirker i forbindelse med tørnsystemet og auktionssystemet ved anvisningen, at en del medlemmer får en kunstig ledighedsperiode som følge af, at de med god grund venter med at overtage hyre, indtil der bliver en hyre ledig inden for deres tidligere rederi. I modsat fald vil pågældende sømand gå væsentlig ned i løn. Dette forhold bevirker mange venteperioder og har formentlig forårsaget, at ledigheden ligger ca. ¹/₃ over, hvad den ellers ville gøre. Det tilføjes, at man i Norge, Sverige og England har anciennitetstillæg efter det antal år, man har sejlet og ikke efter antal år i et bestemt rederi. En lempelse i »tørnsystemet« vil eventuelt kunne bevirke, at arbejdsgiverne i et vist omfang vil kunne blive fritaget for at betale anciennitetstillæg.

3) *At* reglerne om udbetaling af rejsehjælp, jfr. i øvrigt bemærkningerne i den foreløbige betænkning om ønskeligheden af en særlig koordinering af reglerne for udbetaling af rejsehjælp og understøttelse til sømænd i udlandet, bevirker, at det antal dage, for hvilke den enkelte sømand får udbetalt rejsehjælp, medtages i ledighedsstatistikken.

Til yderligere belysning af ledighedsforholdene blandt medlemmer af sømændenes arbejdsløshedskasse er udarbejdet tabellerne 6 A-D. I disse tabeller er medlemmer, der pr. ultimo marts 1961, ultimo marts 1966 og ultimo marts 1970 havde over 1 års anciennitet, fordelt efter alder og efter ledighedens omfang i de forudliggende 12 måneder.

Tabellerne viser, jfr. i øvrigt tabel 6 D, at det antal sømænd, der har over 51 ledige dage inden for et tidsrum af 12 måneder, har været stigende i den omhandlede 9-års periode, nemlig fra at udgøre 19,0 °/o af medlemstallet til at udgøre 32,4 °/₀ uanset den føromtalte ikke uvæsentlige nedgang i medlemstallet.

Antallet af medlemmer uden ledighed inden

for 12 måneder ligger på den anden side langt under det, der er gældende for andre faglige områder, for hvilke der er oprettet statsanerkendte arbejdsløshedskasser.

Det nævnte forhold må ses i relation til den ovenfor omtalte anciennitetsbestemmelse, der blandt andet er medvirkende til en større ledighed end nødvendigt, og at denne ledighed fordeles blandt en meget stor del af de arbejdsløshedsforsikrede sømænd.

Tabellerne 6 A - C viser i øvrigt, at den omhandlede 9-års periode har været karakteriseret ved, at der *ikke mindst blandt de ældre har været en stigende procentvis andel af medlemsbestanden, der har haft over 100 ledige dage inden for de sidste 12 måneder.*

Sammenligning mellem Norge, Sverige og Danmark

Der er i Danmark som i Norge og Sverige en tendens til nedgang i besætningernes størrelse, selv om handelsflådens størrelse tiltager, hvilket bl.a. skyldes, at tonnagen udskiftes, og at der gennemføres en rationalisering, der betyder behov for mindre arbejdskraft.

For Norges vedkommende er der således ved sidste opgørelse konstateret en nedgang på godt 4.000 arbejdstagere inden for de sidste 12 måneder. Denne nedgang kan også konstateres i den svenske og delvis i den danske handelsflåde, og vil naturligvis medføre en nedgang i forhyringernes antal. Fra norsk side er det fremhævet, at ændringer i bemandingsforskrifterne også har været medvirkende til nedgangen i det beskæftigede personale, men at man i Norge er ved at komme i tvivl om, hvorvidt bemandingsforskrifternes minimumskrav er økonomisk hensigtsmæssige, når man skal tage hensyn til skibenes vedligeholdelse.

I årsberetningen fra sømandskontoret i Oslo er der således udtalt, at kontoret har kendskab til flere rederier, der har søgt frem til en tillægsbemanding for at sikre en nødvendig vedligeholdelse, samt at der er grund til at tro, at mange skibe senere vil have flere mand ombord end det antal, der skal være på skibet i henhold til bemandingsforskrifterne.

Selv om der i Norge har været en nedgang i beskæftigelsen i handelsflåden, har der dog i længere tid været mangel på elektrikere, reparatører, letmatroser og jungmænd. For elektrikernes og reparatørernes vedkommende skyldes manglen, at disse til stadighed er efterspurgt **til arbejde i land. Den** mindre rekruttering af jungmænd og letmatroser har medført, at man - for at øge rekrutteringen - søger at finde frem til en uddannelse - f.eks. til letmatros - før første udrejse. Det tilføjes i denne forbindelse, at man ved den reducerede bemanding, som bemandingsforskrifterne nu tillader, bør sikre, at mandskabet i større omfang end tidligere er voksne mennesker med en virkelig uddannelse som baggrund.

Arbejdet i Sømandskontoret i Oslo

A. Til belysning af arbejdets omfang i sømandskontoret i Oslo skal anføres følgende oversigt:

	1968	1969
hyresøgende	17.356	13.782
antal ledige hyrer	14.487	11.681
antal forhyringer	12.910	10.217

Forhyringsfordelingen mellem de forskellige kategorier af mandskab fremgår af nedenstående oversigt:

	1968	1969
befalingsmandskab	2.496	2.012
telegrafister	101	98
kvinder	1.360	1.032
»gutter«	1.259	752
udlændinge	3.049	2.176

B. Der blev i 1969 givet i alt 718 og i 1968 i alt 890 dispensationer fra de eksisterende mandskabsregler.

C. I Oslo-kontoret var der i 1969 i alt 10.685 påmønstringer og 6.552 afmønstringer, medens de tilsvarende tal i 1968 var 13.343 og 7.738. Til de opgivne tal skal lægges ca. 600.

D. Sømandskontoret i Oslo har endvidere den opgave at udstede certifikater og andre søfartspapirer. For at belyse dette arbejdes omfang skal anføres, at der i 1969 i alt blev udstedt 167 certifikater og 890 fartsbeviser for Oslo-distriktet, og 153 søfartsbeviser for sømænd, der er bosat andre steder i Norge. Hertil kommer endvidere udstedelse af genparter af bortkomne certifikater.

E. Kontorets registreringsarbejde fremgår af nedenstående oversigt, der gælder for 1969.

58.507 mand var registreret i kontorets register pr. 31/12 1969.
10.885 modtagne anmeldelser af/om på- og afmønstringer.
1.380 rettelser på grund af flytninger, navneforandringer, adresseforandringer osv.
17.237 anmeldelser af/om på- og afmønstring og 600 anmeldelser om afmønstringer, der er sendt til centralregistret.
1.043 nye registreringer for så vidt angår Oslo-distrikt, hvortil kommer 153 nye indregistreringer for så vidt angår distrikter i det øvrige Norge.

Der synes således - når der tages hensyn til forskellen i handelsflådens størrelse i Danmark og i Norge - at være en langt mindre rotation (labour-turnover) i mandskabsstyrken i Norge end i Danmark.

Beskrivelse af nogle administrative opgaver ved Oslo-kontoret for sømandsformidling

F. Sømandskontoret i Oslo gennemfører i henhold til forskrifter om selektion af hyresøgende interview med hver hyresøgende, der første gang skal ud at sejle. Disse forskrifter er udsendt af direktoratet for sømænd.

Sådanne interviews er i 1969 foretaget i i alt 453 tilfælde. Ved disse interviews lægges der vægt på at få ansøgerens personalia, uddannelse, tidligere arbejdsforhold og vandel belyst.

Kontoret i Oslo har endvidere vurderet 68 interview-skemaer, som er indsendt af forskellige arbejdskontorer i Oslo sømandsdistrikt.

Oslo sømandskontor oplyser, at man også i 1969 har kunnet konstatere, at en del af ansøgerne ikke kommer tilbage med interview-skemaet eller andre skemaer, når de pågældende er blevet gjort bekendt med, at de skal fremskaffe de nødvendige papirer - herunder erklæringer fra forældrene, hvis de er under 18 år - samt vandelsattest. Dette er - siger Oslo-kontoret — en af konsekvenserne af de skærpede selektionsbestemmelser, som blev sat i kraft den 1/11 1966.

G. Kontoret anser det som en af sine opgaver at anbefale alle unge under 18 år at gennemgå et kursus på sømandsskole eller på skoleskib, forinden de påbegynder den første rejse. Der er en tendens til også at anbefale sådanne kurser for unge over 18 år, hvilket skyldes, at handelsflåden i mindre omfang end tidligere har brug for unge mennesker uden nogensomhelst forhåndsoplæring.

H. I henhold til »forskrifter om vernetiltak for ungdom til sjøs«, som trådte i kraft i 1969. skal alle unge mennesker under 20 år, som ikke har gennemgået et »forkurs for første-rejse-gutter« eller anden videregående oplæring ved maritim skole, gives en vejledning om sømandserhvervet af vedkommende forhyrings- eller mønstringsmyndighed.

Kontoret har i denne forbindelse udtalt, at de hjælpemidler, som i denne forbindelse er stillet til rådighed for sømandskontoret, er mangelfulde, hvilket kontoret har givet udtryk for over for direktoratet for sømænd.

I. Der er i 1969 i alt påmønstret 172 aspiranter med speciel oplæringskontrakt, i hvilken forbindelse det bemærkes, at 72 havde et 3-månederskursus, 15 et 3-månederskursus plus en tidligere oplæringsaftale i et rederi, samt at 12 havde studentereksamen. 39 motormandsaspiranter havde forudgående uddannelse ved værkstedsskole eller rederi.

J. I forbindelse med formidling af aspiranter har kontoret i Oslo fungeret som kontaktorgan for hele landet, idet kontoret har bistået med oplysninger vedrørende oplæringsaftaler — ikke blot over for publikum, men også over for en række arbejds- og sømandskontorer.

Sømandskontoret i Oslo har naturligt i denne forbindelse samarbejdet med kontaktudvalget for sømandsuddannelsen.

K. Kontoret udarbejder endvidere 8 gange i løbet af året en liste over elever på landets forskellige sømandsskoler og skoleskibe. Denne liste udsendes til rederier og landets øvrige sømandskontorer samt til en række arbejdskontorer og andre interesserede organer.

L. Endvidere har sømandskontoret bsføjelsc til at give dispensation med hensyn til den i lovgivningen fastsatte lavalder på 17 år. En sådan dispensation er i 1969 givet i 31 tilfælde, idet dispensationerne væsentligt blev givet til

unge mænd, som umiddelbart efter forhyringen ville fylde 17 år, hvortil kommer, at hovedparten - nemlig 20 - var unge mennesker, der påmønstredes skib, som går i fast fart mellem forskellige stationer i Norge.

M. *F jern formidlingen* foretog 675 formidlinger i 1969.

N. Af kontorets andre opgaver skal nævnes, at kontoret har deltaget i 415 sømænds hjemsendelse for rederiets eller statens regning, jfr. sømandslovens § 25, og afsendt 415 pakker med ejendele i denne forbindelse.

O. 102 af de hjemsendte blev mødt på flyveplads, på jernbanestation eller ved båd, og kontoret sørgede for hjemsendelse, indlæggelse på sygehus, ophold i Oslo osv.

P. Endvidere har kontoret modtaget og videresendt 427 stk. personlige effekter og ekspederet disse til de pågældende sømænds pårørende, og afsendt 239 breve i forbindelse med ekspeditionen af disse forsendelser.

Q. Yderligere har kontoret modtaget 313 »sømandsdokumenter« for syge, agterudsejlede og rømte.

I alt har kontoret i 1969 indført 2.922 skrivelser i kontorets journal, og 185 sømænd er hjulpet med afskrift og bekræftelse af fartstid med henblik på beregning af pågældendes sømandspension eller af andre grunde.

R. Endelig har kontoret haft den opgave — i relation til politiets fremmedkontor - at meddele 2.869 tilfælde af af- og påmønstring af udenlandske sømænd (2.098 påmønstringer og 771 afmønstringer).

S. Kontoret har ligeledes i forbindelse med arbejdsløshedsforsikringen udstedt billetrekvisitioner og billetter i ialt 1.371 tilfælde.

T. I sømandskontoret er ansat en arbejdskonsulent og en erhvervsvejleder, som har afgivet en udførlig rapport om deres arbejde, i hvilken forbindelse det er udtalt, at kontoret har erfaret, at en forøget rationalisering af flåden vanskeliggør det for nogle sømænd at fortsætte erhvervet, idet de ikke tåler omstillingen og det forøgede arbejdspres.

Det tilføjes i kontorets årsberetning, at en større del af skibspersonalet end tidligere kan forventes at blive handicappet som følge af det større arbejdspres på skibene.

U. Kontorets tilsynsnævn, der består af en repræsentant for rederne, en repræsentant for sømændene samt en byretsdommer som formand, har i 1969 haft i alt 17 møder og behandlet i alt 336 sager, hvilket er en betydelig nedgang i sammenligning med tidligere, hvor der i 1966 var 641, i 1967 593 og i 1968 506 sager, men det tilføjes, at der i 1969 er indgået rapporter i et antal af 1.411.

De forhold, der har været behandlet, har væsentligt bestået af vedtagelse af, at de pågældende ikke kan få hyre, hvilket gjaldt for 49 nordmænd, 14 danskere, 2 finner, 32 spanske statsborgere samt 101 andre statsborgere.

60 har ansøgt om at få ophævet en beslutning om, at de ikke kan få hyre. Der er tildelt 18 advarsler, og man har stadfæstet 47 tilfælde af afgørelser, som er truffet af disciplinær-nævnene, medens 2 af tilfældene er omgjort.

Den svenske sømandsformidlings omfang og karakter

Til belysning af den svenske sømandsformidlings karakter og omfang anføres følgende bemærkninger, der er hentet fra Arbetsmarknadsstyrelsens beretning for budgetåret 1968/69.

Dette år karakteriseres i beretningen ved en fortsat strukturændring af den svenske handelsflåde. Overgang til større skibe samt rationalisering af arbejdsopgaverne ombord har medført at antallet af ansatte sømænd fortsat er blevet formindsket. Strukturændringerne har også medført, at søfarten inden for landets grænser koncentreres på de større havne, hvorved trafikken af de øvrige mindre havne opretholdes i større udstrækning af mindre skibe.

Søtrafikken til Sverige er blevet øget i sammenligning med den tidligere periode, men den svenske handelsflådes andel er blevet mindre. Den svenske handelsflåde beskæftiges i større og større omfang ved trafik mellem ikke-svenske havne.

Beskæftigelsen i den svenske handelsflåde har efter årsberetningen været god i budgetåret 1968/69. Trods dette har arbejdsformidlingsvirksomheden inden for landet aftaget. Årsagen hertil er delvis, at antallet af arbejdsplad-

ser er blevet formindsket, men nedgangen skyldes tildels også, at sømænd i højere grad rederiansættes, hvilket vil sige, at de får fast ansættelse inden for et bestemt rederi. Derved benyttes sømandsformidlingen ikke i samme udstrækning som tidligere.

Der har været stor mangel på befalingsmandskab med tilfredsstillende uddannelse. Manglen var som tidligere mest markant inden for maskinbefalingsstyrken.

Fordelingen af de ledige og de besatte pladser inden for forskellige erhvervsgrupper fremgår af nedenstående tabel, som også viser antal pladser, som blev besat med ikke-kvalificerede arbejdssøgende, samt antallet af nybegyndere inden for erhvervet.

Tabel I

Erhvervsgruppe	Ledigmeldte pladser	Antal besatte pladser	Heraf besat m ikke-kvalificerede	Heraf besat m første-gangssejlende
Dæksbefalingsmænd	1.177	829	237	-
Maskinbefalingsmænd	1.186	846	422	-
Radiotelegrafister	192	139	14	1
Økonomipersonale (overordn.)	162	147	-	-
Dæksmandskab	8.707	8.012	14	1.125
Maskinmandskab	4.078	3.875	_	350
Økonomipersonale (underordn.)	4.823	4.504	-	1.374
	20.325	18.352	687	2.850

Antallet af ikke-svenske statsborgere, der gjorde tjeneste i handelsflåden, udgjorde i perioden juli 1968 til juni 1969 4.935, hvilket er en formindskelse med 440 fra det foregående finansår.

Blandt de arbejdssøgende ansatte udenlandske søfolk dominerede finner med 1.077, medens danske udgjorde 978, nordmænd 814, tyskere 618 og spaniere 442.

I disse tal indgår ikke økonomipersonalet, fordi dette er medtaget i statistikken over udenlandske arbejdere, der arbejder i land, men af økonomipersonalet tilsøs må det dog antages, at en vis del udgøres af udlændinge.

Sømandsformidlingen i Sverige besatte i 1968/69 3.582 pladser på skibe beliggende i udenlandsk havn, medens 3.003 pladser besattes gennem de svenske sømandsformidlinger i de såkaldte centralhavne i udlandet. Tilsvarende tal for det foregående finansår var henholdsvis 3.562 og 3.002.

Antal af arbejdssøgende og besatte pladser fordeler sig på de forskellige centralhavne på følgende måde:

Tabel II.

Centralhavn	Arbejdssøgende	Antal besatte pladser
Antwerpen	1.628	1.676
Genua	564	554
Marseille	46	3
Melbourne	74	69
New York	167	153
Rotterdam	333	323
Rouen	93	7
San Francisco	85	81
Sydney	147	137
I alt	3.137	3.003

Sømandsformidlingen i Göteborg

Til belysning af sømandsformidlingen i Göteborg skal anføres, at der på kontoret i alt er ansat 38 personer.

Virksomhedens omfang i de senere år fremgår af nedenstående tabellariske oversigter, der dels belyser antal af arbejdssøgende og besatte pladser dels antallet af af- og påmønstringer.

Tabel III.

År	Arbejdssøgende	Ledige pladser	Besatte pladser
1965	18.405	12.596	10.363
1966	18.052	11.648	9.786
1967	16.865	8.908	8.351
1968	17.173	8.015	7.494
1969	13.214	7.207	6.426

Tabel IV.

År	Registreret 1/1	Registreret i årets løb	Slettet i årets løb	Af- og påmønstringer
1965	11.188	1.539	1.581	40.142
1966	11.146	1.543	1.585	38.801
1967	11.104	1.280	1.843	39.804
1968	10.531	1.142	1.764	37.033
1969	9.909	–	–	33.694

Tabel 3

»Arbejdsstyrken« i Handelsflåden fordelt efter forser ger stilling, forskellige mandskabsgrupper samt statsborgerskab. Fordelingen er sket på grundlag af indberetninger til Sømandsskattekontoret om beskæftigelse i august 1966, august 1967 og august 1968

		Forsørger	Ikke-forsørger	Udlændinge	Total
Gruppe 1	1966	2.876	1.320	180	4.376
(Overordn. personel)	1967	2.960	1.382	249	4.591
	1968	3.112	1.485	280	4.805
Gruppe 2	1966	922	3.476	521	4.919
(Restaurationspersonel)	1967	939	3.348	546	4.833
	1968	942	3.416	462	4.820
Gruppe 3	1966	618	2.074	623	3.315
(Dækspersonel)	1967	586	2.048	567	3.201
	1968	602	2.054	572	3.228
Gruppe 4	1966	17	1.687	208	1.912
(Ung-personel)	1967	21	1.776	284	2.081
	1968	21	1.873	297	2.191
Gruppe 5	1966	552	2.105	375	3.032
(Tekn. personel)	1967	531	1.913	99	2.543
	1968	525	1.863	393	2.781
Gruppe 6	1966	–	–	376	376
(»Hong-Kong« personel)	1967	–	–	357	357
	1968	–	–	320	320
	1966	4.985	10.662	2.283	17.930
TOTAL	1967	5.037	10.467	2.102	17.606
	1968	5.202	10.691	2.252	18.145

Grupperne omfatter følgende stillinger:

Gruppe 1: skibsførere, styrmænd, telegrafister, maskinchefer, maskinmestre, jun. maskinmestre.

Gruppe 2: hovmestre, bagere, kokke, tjenere, messefolk, kahytsjomfruer, diverse folk.

Gruppe 3: bådsmænd, bedstemænd, pumpemænd, matroser, letmatroser.

Gruppe 4: ungmænd, dæksdrenge, elever/aspiranter.

Gruppe 5: (dykkere) maskinassistenter, elektrikere, motormænd, reparatører.

Gruppe 6: dæks-, maskin- og restaurationsbesætningsmedlemmer, der er forhyret som »Hong-Kong« personel.

Tabel 4

Aldersfordeling af personer i forskellige »mandskabsgrupper«, som har betalt sømandsskat henholdsvis i august 1966, august 1967 og august 1968

		Under 19	20-24	25-30	31-39	40-49	50-59	Over 60	Ukendt	Total
Gruppe 1	1966	10	300	819	1.523	781	547	202	14	4.196
	1967	4	298	889	1.557	829	557	200	8	4.342
	1968	9	316	1.019	1.644	855	566	182	6	4.597
Gruppe 2	1966	1.674	1.021	393	461	394	348	90	17	4.398
	1967	1.503	1.029	429	518	381	316	98	13	4.287
	1968	1.430	1.046	518	495	386	319	103	61	4.358
Gruppe 3	1966	100	887	595	621	287	153	43	6	2.692
	1967	96	835	644	600	267	143	44	5	2.634
	1968	73	800	677	628	277	155	46	–	2.656
Gruppe 4	1966	1.126	501	50	20	4	–	–	3	1.704
	1967	1.213	514	56	10	3	–	–	1	1.797
	1968	1.231	580	65	15	1	1	–	1	1.894
Gruppe 5	1966	44	1.037	565	391	266	218	127	9	2.657
	1967	31	905	572	367	247	196	122	4	2.444
	1968	36	795	612	402	230	197	115	1	2.388
Total	%	18,8	23,9	15,5	19,3	11,1	8,1	3,0	0,3	100,0
	1966	2.954	3.746	2.422	3.016	1.732	1.266	462	49	15.647
	%	18,4	23,1	16,7	19,7	11,1	7,8	3,0	0,2	100,0
	1967	2.847	3.581	2.590	3.052	1.727	1.212	464	31	15.504
	%	17,5	22,3	18,2	20,0	11,0	7,8	2,8	0,4	100,0
	1968	2.779	3.537	2.891	3.184	1.749	1.238	446	69	15.893

Hvilke stillinger, der indgår i de forskellige grupper, er opført i tabel 3.

Tabel 5

Medlemmer af Sømændenes Arbejdsløshedskasse fordelt efter alder 1961, 1966, 1970

	1961		1966		1970	
	Absolutte tal		Absolutte tal		Absolutte tal	
18-19 år	893	15,7	690	14,1	364	9,0
20-21 år	785	13,8	740	15,1	435	10,8
22-24 år	858	15,1	847	17,3	630	15,6
25-34 år	1.664	29,3	1.231	25,1	1.226	30,4
35-54 år	1.196	21,1	1.124	22,9	1.085	26,9
55-59 år	135	2,4	126	2,6	144	3,6
60-64 år	97	1,7	102	2,1	102	2,5
65-66 år	24	0,4	26	0,5	31	0,8
67-69 år	19	0,3	12	0,2	12	0,3
70 og derover	11	0,2	3	0,1	2	0,1
Tilsammen . .	5.682	100,0	4.901	100,0	4.031	100,0

Tabel 6 A

Medlemmer af Sømændenes Arbejdsløshedskasse marts 1961, fordelt efter alder, anciennitet i arbejdsløshedskassen samt antal ledige dage inden for perioden april 1960 til marts 1961

	Medlemmer m under 1 års anciennitet		Medlemmer med over 1 års medlemsanciennitet							7 + 8 i pct. af 9
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	0 dage	1 dag og derover	0 dage	1-25	26-50	51-100	101-150	151- og derover	I alt	
18–19 år	167	106	107	205	177	112	19	–	893	2,1
20–21 år	41	25	149	319	140	71	21	19	785	5,6
22–24 år	49	15	172	283	143	97	36	63	858	11,5
25–34 år	76	31	582	392	319	164	37	63	1.664	6,0
35–54 år	13	9	484	285	187	171	41	6	1.196	3,9
55–59 år	1	–	60	27	24	16	5	2	135	5,2
60–64 år			49	11	12	14	6	5	97	11,3
65–66 år			10	4	3	2	2	3	24	20,8
67–69 år			10	2	1	2	3	1	19	21,1
70 og derover			10		1				11	0,0
Tilsammen	347	186	1.633	1.528	1.007	649	170	162	5.682	5,8

Tabel 6 B

Medlemmer af Sømændenes Arbejdsløshedskasse marts 1966, fordelt efter alder, anciennitet i arbejdsløshedskassen samt antal ledige dage inden for perioden april 1965 til marts 1966

	Medlemmer m under 1 års anciennitet		Medlemmer med over 1 års medlemsanciennitet							7 + 8 i pct. af 9
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	0 dage	1 dag og derover	0 dage	1-25	26-50	51-100	101-150	151- og derover	I alt	
18–19 år	175	57	114	164	119	56	3	2	690	0,7
20–21 år	56	18	178	237	142	73	13	23	740	4,9
22–24 år	42	20	208	217	144	103	21	92	847	13,3
25–34 år	36	19	422	290	249	158	27	30	1.231	4,6
35–54 år	16	3	524	212	167	161	29	12	1.124	3,6
55–59 år	1		64	20	11	18	8	4	126	9,5
60–64 år			58	11	10	10	8	5	102	12,7
65–66 år			12	1	1	4	5	3	26	30,8
67–69 år			9	2				1	12	8,3
70 og derover			2	1					3	0,0
Tilsammen	326	117	1.591	1.155	843	583	114	172	4.901	5,8

Tabel 6 C

Medlemmer af Sømændenes Arbejdsløshedskasse marts 1970, fordelt efter alder, anciennitet i arbejdsløshedskassen samt antal ledige dage inden for perioden april 1969 til marts 1970

	Medlemmer m/under 1 års anciennitet		Medlemmer med over 1 års medlemsanciennitet							7 + 8 i pct. af 9
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	0 dage	1 dag og derover	0 dage	1-25	26-50	51-100	101-150	151- og derover	I alt	
18–19 år	66	9	42	102	62	69	14		364	3,8
20–21 år	12	1	83	116	95	96	31	1	435	7,4
22–24 år	19	3	189	127	111	128	45	8	630	8,4
25–34 år	24	4	376	238	185	279	100	20	1.226	9,8
35–54 år	8		428	173	106	212	115	43	1.085	14,6
55–59 år			75	18	8	23	9	11	144	13,9
60–64 år			54	11	7	9	8	13	102	20,6
65–66 år			12	2		3	3	11	31	41,9
67–69 år			3	1	1		1	6	12	58,3
70 og derover			1				1		2	50,0
Tilsammen	129	17	1.263	788	575	819	327	113	4.031	10,9

Tabel 6 D

Medlemmer af Sømændenes Arbejdsløshedskasse, der pr. marts 1961, marts 1966 og marts 1970 havde over 1 års anciennitet, fordelt efter ledighedens omfang i de forudgående 12 mdr.

	Absolutte tal			Pct.		
	1961	1966	1970	1961	1966	1970
0 dage	1.633	1.591	1.263	31,7	35,7	32,5
1– 25 dage	1.528	1.155	788	29,7	25,9	20,3
25– 50 dage	1.007	843	575	19,6	19,0	14,8
51–100 dage	649	583	819	12,6	13,1	21,1
101–150 dage	170	114	327	3,3	2,5	8,4
151 og derover	162	172	113	3,1	3,8	2,9
I alt	5.149	4.458	3.885	100	100	100

Bilag til arbejdsformidlingschef Kallestrup's mindretalsudtalelse.

Uddrag af norsk betænkning af 2. december 1968 vedrørende mønstring, forhyring og registrering af sømænd

Forhyringen utenfor riket

Hvor forhyringen foregår

Forhyring av sjømenn i utlandet til norsk fartøy skal i henhold til sysselsettingslovens § 22 skje ved norsk utenriks stasjon eller annen institusjon som er godkjent av vedkommende departement.

Norge har for tiden 25 konsulater med utsendt norsk personale. Av disse er 24 beliggende i havnebyer. Dessuten har Norge ca. 550 ulønte konsulater, hvorav ca. 75 – 80 % ligger i havnebyer.

I 1967 ble det foretatt 22.981 påmønstringer i utlandet, hvorav 5.140 var nordmenn og 17.841 utlendinger. De oppgitte påmønstringstall må antas i det alt vesentlige å tilsvare det antall forhyringer som er foretatt i utlandet i 1967. Av det totale antall forhyringer på ca. 23.000 ble en tredjedel foretatt ved norske eller skandinaviske forhyringskontorer, (se nedenfor) mens to tredjedeler eller ca. 16.000 forhyringer ble foretatt ved norske utenrikske stasjoner.

Ved de større utenrikske stasjoner (på steder hvor særskilte forhyringskontorer ikke er etablert) foregår forhyringen etter de samme retningslinjer som ved sjømannskontorene i Norge med listeføring og hyreanvisning stort sett etter et modifisert tørnprinsipp.

Ved de mindre stasjoner foregår ofte ingen forhyring i egentlig forstand, idet skipenes mannskapsbestillinger videresendes til sjømannskontorene i Norge, til rederiet eller til nærmeste fagkonsulat eller forhyringskontor dersom tilgjengelige mannskaper ikke finnes på tjenestestedet.

I henhold til den omtalte bestemmelse i sysselsettinglovens § 22 har Handelsdepartementet godkjent de norske forhyringskontorer i Antwerpen, Hamburg, London, Liverpool og Newcastle. Disse kontorer drives i fellesskap av Norsk Sjømannsforbund og Skibsfartens Arbeidsgiverforening. Kontorene administreres av et fellesstyre bestående av representanter for disse organisasjoner og er godkjent for forhyring til norske skip etter de retningslinjer som følger av sysselsettingsloven, de bestemmelser som er gitt i Instruks for Utenrikstjenesten, fastsatt ved kgl. res. av 11. mars 1960 (Utenriksinstruksen) og i særskilt instruks fastsatt av Departementet for handel og skipsfart. - Kontorene står forøvrig under tilsyn av lokale tilsynsutvalg. Instruks for disss utvalg er fastsatt av Fellesstyret. Utvalgene består av formann oppnevnt av Direktoratet for sjømenn (vanligvis den stedlige generalkonsul) og av en representant for hver av partene, dvs. Norsk Sjømannsforbund og Skibsfartens Arbeidsgiverforening. Utvalgets oppgave er å føre tilsyn med forhyringskontorets drift og å være konsultativt organ for Fellesstyret. Kontorene i Antwerpen, Hamburg og London er også av Handelsdepartementet gitt myndighet til å foreta vanlige på- og avmønstringer, mens påmønstringer som forutsetter dispensasjon fra bemanningsforskriftene eller andre bestemmelser, og avmønstringer av syke og skadede, rømte, akterutseilte og avskjedigede foretas ved generalkonsulatet i vedkommende distrikt. -

Forhyringskontoret i Liverpool er fra 1. januar 1965 av Direktoratet for sjømenn bemyndiget til å foreta vanlige påmønstringer. Er ansetteisen av en sjømann avhengig av dispensasjon for tjenestegjøring i vedkommende stilling, må påmønstring bare foretas når det foreligger dispensasjon fra rette myndighet (vanligvis det stedlige generalkonsulat). - Avmønstringer foretas fortsatt ved det stedlige generalkonsulat. - Overføringen av påmønstringsmyndigheten fra generalkonsulatet til forhyringskontoret er foretatt etter anmodning

herom fra forhyringskontoret og generalkonsulatet, og skyldes spesielle lokale omstendigheter av praktisk natur.

I *De forente stater* har de skandinaviske reder- og sjømannsorganisasjoner siden 1937 forhyrt mannskaper til skandinaviske skip gjennom egne forhyringskontorer - Scandinavian Shipping Offices (SSO). Disse kontorer er av Handelsdepartementet godkjent for forhyring til norske skip på samme måte som forhyringskontorene i Europa, men er derimot ikke gitt myndighet til å foreta mønstringer. - Institusjonen består for tiden av et hovedkontor i New York og avdelingskontor i New Orleans og San Francisco. -

I henhold til institusjonens statutter skal den administreres og stå under tilsyn av et hovedstyre og en kontrollkomité. Hovedstyret, som har sete i New York, er det stedlige organ som fører tilsyn med den daglige drift av forhyringskontoret. Det består av én representant for hvert av de tre skandinaviske generalkonsulater i New York, tre representanter for sjømannsorganisasjonene og tre for rederorganisasjonene. Kontrollkomitéen består av tre representanter for de skandinaviske rederorganisasjonene og tre for sjømannsorganisasjonene, og har sitt sekretariat i Oslo. Kontrollkomitéen velger innen sin midte en formann og komitéen behandler bl.a. forhyringskontorenes regnskaper og budsjetter, samt spørgsmål som er oversendt fra hovedstyret og forhyringskontorene.

Ifølge statuttene skal forhyringskontorene dekke sine egne driftsutgifter ved oppkrevning av forhyringsgebyr fra de respektive rederier. Forhyringsgebyrenes størrelse fastsettes av Kontrollkomitéen.

Myndigheten til godkjennelse av forhyringskontorene i Europa og De forente stater, som var tillagt Handelsdepartementet, er idag delegert til Direktoratet for sjømenn.

I *Rotterdam* foregår hyreformidling av sjømenn, nederlandske og utenlandske, gjennom et offentlig arbeidskontor. Dette innebærer at også hyreformidling til norske skip må foregå gjennom dette arbeidskontor. - Ordningen er etablert av de nederlandske myndigheter i henhold til nederlandsk lov, som fastslår at det er forbudt uten tillatelse fra det nederlandske sosialdepartement å utøve arbeidsformidling.

Spørsmålet om opprettelse av et eget norsk forhyringskontor i Rotterdam ble i 1961, på grunnlag av en henvendelse herom fra generalkonsulatet i Rotterdam, drøftet av Fellesstyret for de norske forhyringskontorer i Storbritannia, Antwerpen og Hamburg. Fellesstyret fant imidlertid at den gjeldende ordning fungerte tilfredsstillende, og kunne derfor ikke gi sin tilslutning til tanken. Ved sin vurdering av spørsmålet fant Fellesstyret også å måtte ta i betraktning den økonomiske belastning som opprettholdelsen av egne forhyringskontorer i utlandet betyr for skipsfarten, og også at et eget kontor i Rotterdam måtte antas å ville medføre en svikt i grunnlaget for driften av det eksisterende kontor i Antwerpen, idet ca. en tredjedel av dette kontors forhyringer skjer til skip i nederlandske havner. - Handelsdepartementet henholdt seg til Fellesstyrets uttalelse, og spørsmålet om oprettelse av et eget norsk forhyringskontor i Rotterdam har senere ikke vært drøftet.

I *Hong Kong* er det nylig opprettet et offentlig hyrekontor for forhyring av asiatiske sjømenn i utenriks fart. Opprettelsen er skjedd ved et dekret av 10. mars 1966 fra guvernøren *(Merchant Shipping (Recruiting of Seamen) Ordinance* No 7 of 1966). Kontoret trådte i virksomhet i juni 1966 under navnet *Seamen's Recruiting Office (SRO). Dekretet etablerer tvungen offentlig forhyring av underordnede asiatiske mannskaper, men åpner samtidig adgang for stedlige redere og agenter til å søke om lisens til å opprette egne forhyringskontorer.* Slike forhyringskontorer vil ifølge dekretet bli underlagt en meget streng kontroll, bl.a. ved adgang til inspeksjon og gjennomgåelse av bøker og dokumenter.

Som rådgiver for SRO skal det ifølge dekretet opprettes et »Advisory Board« på seks personer. Rådet skal oppnevnes av guvernøren, som også oppnevner et »Board of Reference« som bl.a. skal behandle klager fra sjømenn over at de er strøket av registeret e.l. -

Etter dekretets ikrafttreden er generalkonsulatet avskåret fra å foreta forhyring av underordnede asiatiske mannskaper til norske skip, men foretar fortsatt på- og av- og ommønstringer i henhold til gjeldende norske bestemmelser herom.

I *Singapore* foregår forhyringen gjennom et offentlig Registry Board for Seamen, hvor de hyresøkende registreres. Mønstringen foregår på vanlig måte ved generalkonsulatet.

Prinsippene for forhyringen

I henhold til sysselsettingslovens § 22 skal forhyring av sjømenn i utlandet til norsk far-

tøy skje etter tilsvarende prinsipper som omhandlet i lovens § 19. Disse prinsipper, som gjelder forhyring innenfor riket, *innebærer gjennomføring av et modifisert tørnprinsipp,* som i hovedsaken går ut på at underordnede mannskaper må melde seg som hyresøkende ved et sjømannskontor eller arbeidskontor med hyreformidling.

Nærmere bestemmelser om forhyring av sjømenn til norske skip i utlandet er med hjemmel i nevnte bestemmelser i sysselsettingsloven inntatt i Utenriksinstruksen. - Bestemmelsene går i hovedsaken ut på at underordnede mannskaper må melde seg som hyresøkende ved en utenriks stasjon eller på et forhyringskontor hvor det er etablert et sådant. Rederiene på sin side melder sine hyreoppdrag på samme sted. I samsvar med sysselsettingslovens bestemmelser herom i lovens § 23, gjelder dette bare underordnede mannskaper, mens offiserer kan forhyres ved direkte kontakt med rederiet eller skipet. I stor utstrekning foregår forhyringen av befal også ved stasjonene.

For å effektivisere forhyringsvirksomheten er det i 1964/65 av Arbeidsdirektoratet og Direktoratet for sjømenn etablert et direkte forhyringssamarbeide mellom sjømannskontorene i Oslo og Kristiansand S og de utenrikske stasjoner i Aarhus, København, Antwerpen, Hamburg, Rotterdam, London og Newcastle. - Ordningen innebærer at sjømenn som registreres som hyresøkende ved den utenrikske stasjon eller forhyringskontor, også registreres som hyresøkende ved et av de nevnte sjømannskontorer. Dette skjer ved en meldingsordning som er basert på bruk av telex, som nå er installert på samtlige sjømannskontorer.

Konvensjonsforpliktelser

Utvalget har forstått mandatet slik at det ikke skal behandle spørsmålet om endringer i det i sysselsettingsloven fastlagte system om hyreformidling. Dette system er forøvrig i samsvar med de internasjonale forpliktelser Norge er bundet av i så henseende, sl. som de følger av ILO-konvensjonen om arbeidsformidling for sjømenn. Konvensjonen, som i alminnelighet betegnes Genua-konvensjonen, ble tiltrådt av Norge i 1921, og de norske lovregler for arbeidsformidling, sysselsettingsloven av 22. juni 1947 oppfyller konvensjonens bestemmelser. I Norge er det således opprettet offentlige sjømannskontorer under tilsyn av representanter for sjømennene, rederne og det offentlige (lovens §§ 15 og 16). I utlandet skal forhyring ifølge loven § 22 skje gjennom »utenriks stasjon eller annen institusjon godkjent av vedkommende departement«. Loven nedlegger videre forbud mot å drive privat arbeidsformidling (§ 26), og setter straff for arbeidsformidling i strid med loven (§ 29).

Konvensjonens formål var for det første en gang for alle å sette en stopper for at arbeidsformidling ble drevet av person eller privat selskap »som handelsmessig foretagende med økonomisk vinning for øye«, og for det annet å skaffe sjømennene tjenlige arbeidsformidlingsorganer drevet af det offentlige eller under offentlig kontroll. - Det system konvensjonen fastsetter er at det organiseres kontorer som administreres av reder- og sjømannsorganisasjonene under tilsyn av en offentlig myndighet. Som eksempel på en slik organisasjonsform kan nevnes de norske forhyringskontorer i utlandet. Det annet alternativ for arbeidsformidlingskontorer for sjømenn som konvensjonen åpner, er at disse drives av staten selv. På norsk side er forhyringen i utlandet tillagt konsulatene eller de spesielt etablerte forhyrings-/mønstringskontorer.

Konvensjonen åpner ingen adgang til arbeidsformidling drevet av privat person eller av privat firma selv om slik arbeidsformidling er vederlagsfri. På den annnen side settes det heller ikke i konvensjonen noe uttrykkelig forbud mot slik vederlagsfri privat forhyring. Konvensjonen skjelner ikke mellom arbeidsformidling for sjømenn i hjemlandet eller utenfor landets grenser.

BILAG 6

Bilag til arbejdsformidlingschef Kallestrup's mindretalsudtalelse.

Uddrag af norsk betænkning af 2. december 1968 vedrørende mønstring, forhyring og registrering af sømænd

Påmønstring før tjenesten tiltres,

Ommønstring (av- og påmønstring) ved endring i hyrekontrakten, og

Avmønstring ved tjenestens ophør.

Påmønstring består i kontroll av den opprettede hyrekontrakt og at sjømannen er berettiget til å tjenestegjøre i den stilling han skal overta. Dette innebærer bl.a. kontroll med lavalderbestemmelserne. I følge sjømannslovens § 10 må gutt under 16 (15 år i innenriks fart) og kvinner under 20 år ikke nyttes til arbeide ombord. - Kongen eller den han bemyndiger kan innrømme unntak fra aldersgrensen for kvinne som er over 18 år. For tjeneste i innenriks fart er sjømannskontorene for tiden gitt slik myndighet.

Ved utstedelse av fartsbevis til mindreårige mellem 15 og 18 år, skal det fremlegges samtykke fra vergen til å gå til sjøs.

I følge Forskrifter om obligatorisk opplæringskurs for førstereisgutter, fastsatt ved kgl. res. av 24. februar 1967, skal det som vilkår for tjeneste på skip som vesentlig går i utenriks fart, kreves at gutt under 17 år skal ha gjennomgått et forkurs for førstereisgutter eller annet likeverdig kurs. Under visse forutsetninger er vedkommende mønstringsmyndighet bemyndiget til å innrømme unntak fra bestemmelserne.

Videre er mønstringsmyndighetene pålagt visse oppgaver i forbindelse med utmønstringstillatelser til vernepliktige sjømenn. Kontrollen omfatter utmønstring av aldersgruppene fra 19 til 55 år. Bestemmelsen om kontroll av sjømenns militærtjeneste ved utmønstring i utenriks sjøfart finnes i vernepliktloven og mønstringsreglementet.

Hovedregelen er idag at fra 1. januar det år en norsk statsborger fyller 19 år, og inntil utgangen av det år han fyller 44 år (for befal 55 år) må han ha utmønstringstillatelse for å kunne ta tjeneste i utenriks fart. I stor utstrekning kan disse utmønstringstillatelser gis av mønstringsmyndighetene. Disse er forøvrig også tillagt visse arbeidsoppaver i forbindelse med en nylig innført særlig ordning for sjømenns verneplikt. Sjømenn som har et vist antall måneders fartstid i utenriks fart, kan få utsettelse med avtjeningen av sin militære førstegangstjeneste.

I følge mønstringsreglementets § 8 skal det ved påmønstring bl.a. også kontrolleres at vedkommende arbeidstaker ikke er utelukket fra å tjenestegjøre i handelsflåten. Slik utelukkelse kan skje av disiplinære eller av helsemessige grunner og forholdet kontrolleres av mønstringsmyndighetene på grunnlag av meldinger fra Arbeidsdirektoratet.

Ved påmønstring skal det kontrolleres at sjømannen har gjennomgått den foreskrevne legeundersøkelse og er funnet skikket til tjenesten. Forskrifter om dette er gitt ved kgl. res. av 2. oktober 1953 med senere endringer. Forskriftene omfatter enhver som tiltrer eller gjør tjeneste på norsk fartøy på minst 25 br.reg.tonn og på visse andre mindre fartøyer. Fiske- og fangstfartøyer er unntatt når de brukes som slike eller til føring av egen fangst alene eller i forbindelse med andres.

Etter mønstringslovens § 3, tredje ledd, skal mønstringsmyndighetene kontrollere at sjømannen er berettiget til å tjenestegjøre i den stilling han skal overta. Denne del av mønstringsvesenets oppgave bygger for underordnede mannskapers vedkommende på bestemmelsene i Forskrifter om bemanning av norske skip, fastsatt ved kgl. res. av 22. september 1950, med senere endringer. - For sertifikatpliktige stillingers vedkommende bygger kontrollen på bl.a. lov av 10. oktober 1958 om navigatører, lov av 2. juni 1960 om skipsmaski-

nister, lov av 21. juni 1968 om skipselektrikere og lov av 6. mai 1949 om kokker og stuerter. Bemanningsforskriftene gjelder med visse unntak alle maskindrevne norske fartøyer på 25 br.reg.tonn og derover som brukes i frakt eller passasjerfart. De inneholder detaljerte bestemmelser om mannskapers antall, kvalifikasjoner og sammensetning. Forskriftene bestemmer videre at skip på 100 br.reg.tonn og derover skal være utstyrt med en av Sjøfartsdirektoratet utferdiget oppgave (bemanningsoppgave) som inneholder opplysninger om den bemanning skipet skal ha etter forskriftene.

Både bemanningsforskriftene og de enkelte sertifikatlover legger prinsipielt ansvaret for at bestemmelsene følges på skipets kaptein, mens mønstringsloven pålegger mønstringsmyndighetene å utøve det offentliges kontroll med gjennomføringen av bestemmelsene. Mønstringslovens § 7 bestemmer således at fartøyer hvis besetning er mønstringspliktig ikke må utklareres her fra riket før det foreligger attest fra vedkommende mønstringsmyndighet om at de krav som stilles til fører og besetning i henhold til loven er oppfylt, og at besetningens størrelse og kvalifikasjoner er overensstemmende med de bestemmelser som gjelder herom. - Den endelige utklarering blir foretatt av Tollvesenet, bl.a. på grunnlag av mønstringsmyndighetenes utklareringsattest.

Mønstringsmyndighetene er i forbindelse med de ovenfor omtalte kvalifikasjonsbestemmelser idag tillagt en utstrakt myndighet til å dispensere fra disse. I følge foreliggende statistikk fra Direktoratet for sjømenn ble det i 1967 (1966) gitt tillatelse til 6.402 (6.555) mønstringer til sertifiserte stillinger uten at vedkommende var i besittelse av forskrevet sertifikat. I medhold av sjømannslovens § 10, tredje ledd, ble 172 (224) kvinner over 18 år gitt dispensasjon fra aldersgrensen (20 år) for tjenestegjøring til sjøs. Herav var 89 (107) for tjeneste på skip i utenriks fart. - Bemanningsforskriftene fastslår at de krav som er stillet om alder og fartstid kan fravikes hvis det kan påvises å være umulig eller forbundet med urimelige omkostninger å skaffa en arbeidstaker som fyller kravene. Avgjørelsen av dette tilligger mønstringsmyndighetene.

Mønstringsmyndighetene er videre ved mønstringslovens § 3, første ledd, pålagt å kontrollere den hyrekontrakt som ifølge sjømannslovens § 11 skal opprettes ved forhyring til tjeneste som krever mønstring. Kontrollen utføres idag av mønstringsvesenet ved påmønstringer både innen- og utenfor riket, men vil i noen utstrekning bli satt inn allerede ved forhyringen, idet hyrekontrakter etter gjeldende bestemmelser idag skrives på et spesielt skjema, som inneholder en passus om at det bekreftes at partene har vedtatt kontrakten i mønstringsmannens nærvær etter å ha vært spurt om det forøvrig er gitt noe tilsagn eller løfte som ikke har fått uttrykk i kontrakten.

Ved påmønstring blir sjømannens legitimasjoner gjennomgått for å bringe på det rene alle personlige opplysninger, dvs. navn, fødselsår og -dato, bosted, statsborgerlige forhold etc.

Mønstringsmyndighetene er videre pålagt oppgaver i forbindelse med *registreringen av utenlandske sjømenn.* Deres bostedsforhold er avgjørende for deres rettigheter etter sjømannslovgivningen, derunder trekk av sjømannsskatt og premier til syke- og pensjonstrygden. For skandinaviske sjømenn forutsetter dessuten det interskandinaviske samarbeide en sikker registrering av dem. - Det er derfor bestemt at mønstringsmyndighetene skal undersøke og ta standpunkt til bostedsforholdet for utlendinger ved på- eller avmønstringen. Det skal fremlegges på- eller avmønstringstillatelse fra politiet.

Avmønstring består bl.a. i mønstringsmyndighetenes kontroll av at sjømannen har fått riktig oppgjør. I følge mønstringsreglementets § 11 skal ved avmønstringen fartøyets fører eller hans stedfortreder møte personlig hos mønstringsmyndigheten sammen med den eller de sjømenn som skal fratre tjenesten. Videre skal føreren eller dennes stedfortreder fremlegge fartøyets mannskapsliste, sjømannens fartsdokumenter samt avregningsboken i oppgjort stand. Mønstringsmyndigheten skal påse at avregningen er riktig og på anmodning gjennomgå avregningspostene med sjømannen. Godtar ikke sjømannen oppgjøret eller har han andre innvendinger å gjøre, skal mønstringsmyndigheten søke å megle mellom partene. I utlandet treffer vedkommende konsul avgjørelsen i saken i samsvar med bestemmelsene herom i sjømannslovens § 43.

Den formelle avslutning av avmønstringen består i at de fremlagte sjøfartsdokumenter og mannskapslisten gis en påtegning om avmønstringen. Som det fremgår av foranstående er mønstringsmyndighetenes medvirkning forholdsvis begrenset ved rutinemessige avmønstringer men er mere omfattende ved avmøn-

stringer som f.eks. skyldes sykdom, akterutseiling, rømning og avskjedigelse.

Ommønstring. Det er videre i mønstringslovens § 1 bestemt at en sjømann skal av- og påmønstres når hyrekontrakten endres. Denne av- og påmønstring, som foretas samtidig, benevnes i praksis og i det følgende som ommønstring.

En ommønstring vil i flere henseende adskille seg fra vanlige av- og påmønstringer, idet rutinen i praksis er vesentlig forenklet. I praksis blir det sjelden forlangt personlig fremmøte ved en ommønstring. Vanligvis møter en representant for skipet for mønstringsmyndigheten med sjømannens papirer. Sjømannen selv vil i alminnelighet være i arbeide ombord. Det blir ikke tale om å foreta noen slik avregning som ved egentlig avmønstring, men derimot bare en påføring av hyrekontrakten av overgang pr. en bestemt dato til en annen stilling og annen hyresats. Kontrollen av de punkter som er nevnt foran under avsnittet om påmønstring vil allerede være foretatt ved sjømannens opprinnelige påmønstring. Denne fremgangsmåte kan stille seg noe anderledes når sjømannen blir ansatt i annen stilling ombord som krever sertifikat.

Ambulerende mannskaper

Utvalget skal ganske kort omtale den spesielle mønstringsordning som er innført for ambulerende mannskaper. Handels- og skipsfartsdepartementet har med rundskriv av 20. mars 1956 bestemt at det under visse nærmere angitte forutsetninger kan godkjennes en slik ordning at mønstringspliktige sjømenn som etter sin kontrakt tjenestegjør som ambulerende mannskaper på skip i lokalrutefart og kystfart kan overføres fra et skip til et annet innen samme rederi uten at de blir fremstillet for mønstring ved den enkelte overføring. Disse sjømenn vil med andre ord bli påmønstret på vanlig måte ved første gangs tiltreden av tjeneste på et av rederiets skip, og avmønstret ved fratreden av tjenesten som ambulerende mannskap i rederiet. Denne forenklede mønstringsordning er begrenset til å gjelde skip i innenriks fart, og gjelder bare rederier som etter søknad herom har innhentet departementets (nå Direktoratet for sjømenn) samtykke. Ordningen forutsetter at vedkommende sjømann etter sin kontrakt er forpliktet til ambulerende tjeneste på rederiets skip og forutsetter videre at det foretas vanlig ommønstring i de tilfelle hvor hyrekontrakten blir endret slik at sjømannen blir overført til en annen stilling innen rederiet. Overføres sjømannen til arbeide for rederen i land, skal det foretas avmønstring. Den etablerte ordning for mønstring av ambulerende mannskaper kan gi feilaktig registrering av sjømannens fartstid i de tilfeller forutsetningene ikke er fulgt.

Opplysninger til sjømannsregistreringen

Registrering av sjømenn er i det vesentlige lagt opp på grunnlag av de meldinger som innsendes av mønstringsmyndighetene om foretatte mønstringer. Bestemmelse om dette er inntatt i mønstringsreglementet, som i § 16 bestemmer at når mønstring er foretatt, skal den som har foretatt mønstringen sørge for at dette blir notert i sjømannsregisteret. Nærmere bestemmelser om fremgangsmåten fastsettes nå av Direktoratet for sjømenn. I 1960 ble det innført et system med betegnelsen »Individuelle mannskapslister /mønstringsmeldinger«. Dette går nå i korthet ut på at ved påmønstring av en sjømann blir det utfylt et skjemasett med seks blad. Opprinnelig besto skjemasettet av fire blad, men er senere utvidet til seks, og inneholder nå også sjømannens og rederiets eksemplarer av hyrekontrakten. Ved påmønstring av en forhyrt sjømann blir hele skjemasettet utfylt under ett. Ett eksemplar blir sendt Direktoratet for sjømenn som påmønstringsmelding. To følger sjømannen ombord, og ved avmønstring blir det ene av disse sendt direktoratet som avmønstringsmelding. Både ved på- og avmønstring blir et eksemplar beholdt ved vedkommende kontor som mønstringsjournal. For ommønstringsmeldinger er det innført et eget og forenklet meldingsskjema som bare inneholder opplysninger om at vedkommende sjømann på en bestemt dato er ommønstret fra en stilling til en annen.

Mønstringsavgiften

Etter mønstringslovens § 11 skal det av rederen for på- og avmønstringer betales en avgift hvis størrelse blir å fastsette av Kongen. Ifølge gebyrtariff for utførelse av mønstringsforretninger innen riket, fastsatt ved kgl. res. av 10. september 1948 og ved kgl. res. av

15. desember 1950, utgjør gebyrene ved påmønstring kr. 1,50 pr. mann når skipet er under 500 br. reg. ton og kr. 2,70 pr. mann når skipet er over denne størrelse. Ved avmønstring er gebyrene halvparten av disse satser. Disse gebyrer gjelder bare for mønstringsforretninger innen riket. De har i de senere år samlet utgjort ca. kr. 230.000,- pr. år. Beløpet inngår i statskassen og er ment å skulle utgjøre delvis dekning av utgiftene ved driften av sjømannskontorene innen riket. For mønstringsforretninger i utlandet gjelder de særlige gebyrer som er inntatt i Gebyrtariffen for de utenrikske stasjoner fastsatt ved kgl. res. av 9. juli 1965. Gebyret for på-, av- og ommønstring er satt til kr. 10.-. Disse gebyrer er også gjort gjeldende for mønstringer som foretas ved de godkjente forhyringskontorer i Europa.

BILAG 7

Bilag til arbejdsformidlingschef Kallestrup's mindretalsudtalelse.

Uddrag af norsk betænkning af 2. december 1968 vedrørende mønstring, forhyring og registrering af sømænd

Utvalgets generelle vurderinger

Utvalget har foran under pkt. 6 gitt uttrykk for at en vurdering av behovet for offentlig kontroll med sjømannens til- og fratreden av tjenesten og måten denne kontroll kan skje på, børe foretas særskilt i forhold til skipenes fartsområder og anvendelse og til på-, av- og ommønstringer.

I fremstillingen herom knytter vurderingene seg i første rekke til det omfang mønstringsplikten har etter mønstringslovens § 1. - Deretter kommer utvalget inn på spørsmålet om det er behov for en endring av mønstringspliktens omfang. Endelig vil utvalget knytte noen merknader til spørsmålet om til hvilken instans kontrollfunksjonen bør legges.

Kontroll ved tiltreden

Kontroll ved tiltreden består i å påse at de bestemmelser som kommer til anvendelse i forbindelse med sjømannens tiltreden av tjeneste blir gjennomført. Dette innebærer kontroll i relasjon til bestemmelsene om lavalder, obligatorisk opplæring av førstereisgutter, verneplikt, forhyringsnektelse, legeundersøkelser, kvalifikasjoner og hyrekontrakt, samt å fremskaffe opplysninger for sjømannsregisteret.

Utvalget finner at det er behov for å føre kontroll med at bestemmelsene om *lavalder* blir overholdt. Dette gjelder uten hensyn til skipets fart og anvendelse. Sjømannslovens bestemmelser herom dekker Norges konvensjonsforpliktelser på dette område. Utvalget vil peke på at lavalderbestemmelsene også omfatter tjenesteforhold på skip som ikke omfattes av mønstringslovens § 1 om mønstringsplikt. Når det gjelder mindreårige under 18 år som vil gå til sjøs er det behov for å føre kontroll med at *vergens samtykke* foreligger.

Det samme gjelder spørsmålet om kontroll med at bestemmelsene om obligatorisk kurs for førstereisgutt er fulgt. Disse bestemmelser gjelder fra 1. februar 1968 all tjeneste på skip i utenriksfart for gutter under 17 år.

Etter *vernepliktsloven* skal det ved utmønstring til utenriksfart foreligge en tillatelse fra militærmyndighet. Kontrollen med dette er idag tillagt mønstringsmyndigheten, som også i stor utstrekning er bemyndiget til å gi utsettelse med avtjening av førstegangstjeneste. For å kunne fylle de oppgaver som er pålagt det offentlige fra Forsvarets side når det gjelder sjømenns militærtjeneste, er det nødvendigt at Forsvaret får samtlige mønstringsdata for hver enkelt sjømann. Det synes idag ikke praktisk å operere med andre muligheter enn det system som er i bruk. Alle data om på- og avmønstringer etc. innløper til sentralregisteret på de individuelle mønstringsmeldinger, og Forsvaret får så sine opplysninger fra sentralregisterets magnetbånd eller på annen likeverdig måte. Bestemmelsene om verneplikt forutsetter at det føres kontroll med gjennomføringen av ordningen.

Forsåvidt gjelder de arbeidstakere som av disiplinære eller helsemessige grunner er *utelukket fra tjeneste i handelsflåten,* finner utvalget at det er av vesentlig betydning å føre kontroll med at disse ikke får gå til sjøs. Det må i denne forbindelse være tilstrekkelig å peke på hensynet til sjømannen selv, den øvrige besetning og skipets sikkerhet. Dette gjelder all tjeneste ombord og uten hensyn til fartsområdet.

Kravet til at sjømannen har *god helse* og er fysisk og psykisk skikket til å tjenestegjøre ombord, er så viktig både av hensyn til sjømannen selv, besetning og skip, at utvalget anser det av største betydning at det føres en effektiv kontroll med at sjømannen har gjennomgått foreskreven legeundersøkelse. Forskriftene om lege-

undersøkelse omfatter flere arbeidstakere ombord enn de som er mønstringspliktige (mønstringslovens § 1). Forskriftene gjelder nemlig alle som tiltrer eller gjør tjeneste på norske skip på minst 25 br.reg.tonn og på visse andre mindre fartøyer, uansett om de er i rederiets eller annen tjeneste. For fiskefartøyer gjelder dog visse begrensninger.

De til enhver tid gjeldende bestemmelser om de *kvalifikasjoner* besetningen skal ha og om dens størrelse og sammensetning er i det vesentlige gitt av hensyn til skipets sikkerhet. Sett på denne bakgrunn finner utvalget at det er påkrevet å føre betryggende kontroll med gjennomføring av bestemmelsene.

Når det gjelder *kontroll av hyrekontrakter*, har utviklingen medført at det gjør seg gjeldende ulike meninger om nødvendigheten av slik kontroll for voksne arbeidstakere ombord. Gjeldende bestemmelser på dette område er imidlertid bl.a. gitt for å dekke Norges forpliktelser i henhold til ILO-konvensjon nr. 22. Utvalget finner derfor ikke grunn til å gå nærmere inn på dette spørsmål.

I avsnitt IV foran om *sjømannsregistreringen* har utvalget gjort utførlig rede for de mange offentlige og private institusjoners behov for opplysninger om sjømenns personalia, bosted m.v. og om deres til- og fratreden av tjeneste på skip, fartstid, sertifikater osv. Det er (pkt. 5, bokstav e, s. 57) pekt på at uten felles sjømannsregistrering ville behovene måtte dekkes gjennom en rekke spesialregistre som de enkelte institusjoner selv måtte istandbringe. Utvalget vil i denne forbindelse understreke det rasjonelle i å ha felles sjømannsregistrering og videre betydningen av at denne bygger på gode og kontrollerte opplysninger. På denne bakgrunn finner utvalget det naturlig og viktig at de opplysninger om sjømennene som fremkommer gjennom den kontroll som er nevnt tidligere i dette avsnitt, også tilflyter den felles sjømannsregistrering og registreres der. Det vil av det som er sagt foran i avsnitt IV, pkt. 5, bokstav b, (s. 43), gå frem at behovet for opplysninger fra sjømannsregisteret omfatter flere sjømenn enn de som idag er mønstringspliktige.

Kontroll ved fratreden

Ved fratreden skal det etter gjeldende bestemmelser fremlegges mannskapsliste, sjømannens fartsdokumenter og avregningsbok i oppgjort stand. Det skal føres kontroll med at sjømannen har fått riktig oppgjør, og på anmodning skal avregningspostene gjennomgåes.

Ved eventuell tvist om avregningen skal mønstringsmyndighetene innen riket søke å megle mellom partene. Utenfor riket skal konsulen i henhold til sjømannslovens § 43 avgjøre tvisten.

Det gjør seg forskjellige meninger gjeldende om behovet for denne kontroll fortsatt er like sterkt som før. Behovet synes å være forskjellig for mindreårige og for voksne og kan videre være forskjellig for fratreden i Norge og i utlandet. Behovet kan også variere med forholdene i de enkelte land.

Etter utvalgets oppfatning er det av fortsatt betydning at det er adgang til å føre en adekvat kontroll med fratreden. Dette er spørsmål som utvalget vil komme tilbake til i et senere avsnitt.

Om betydningen av at opplysninger om sjømenns fratreden tilflyter sjømannsregisteret, vises til det som er sagt foran i avsnitt a. I denne forbindelse peker utvalget også på den betydning det har for konsulatene at de er ajour med hvilke arbeidstakere som fratrer tjenesten i vedkommende distrikt.

Kontroll ved ommønstring

Ved ommønstring kontrolleres at hyrekontrakten endres i samsvar med den faktiske endring av tjenesteforholdet. Herunder føres kontroll med at arbeidstakeren har de for den nye stilling nødvendige kvalifikasjonen Også her er utvalget av den oppfatning at det fortsatt er av betydning med adgang til å føre adekvat kontroll.

Hvem bør kontrollen omfatte

Når det gjelder *kontrollens omfang* kan det reises spørsmål om denne bør begrenses eller utvides til å omfatte flere arbeidstakere enn dem som idag er mønstringspliktige. Utvalget vil senere komme tilbake til spørsmålet om hvorledes kontrollen kan gjennomføres, herunder spørsmålet om plikt til personlig fremmøte og om muligheten for å etablere forenklede kontrollordninger for visse grupper arbeidstakere.

Etter en sammenfattende vurdering av de

oppgaver kontrollfunksjonene idag har, jfr. hva utvalget har uttalt foran i avsnitt a - lavalder, verneplikt, legeundersøkelse, registrering m.v. - finner utvalget ikke å kunne foreslå endringer som i prinsippet innebærer en begrensning av de grupper arbeidstakere som idag er underlagt mønstringsplikt. Utvalget vil peke på det som er uttalt foran under avsnit *a* og som viser at det er behov for kontroll også for grupper arbeidstakere ombord som idag ikke omfattes av mønstringsloven.

Mønstringsloven angir i § 1, annet ledd, åtte unntak fra mønstringsplikten. Utvalget ser her bort fra det under bestemmelsens pkt. 8 nevnte unntak som forutsetter etterfølgende mønstring og forsåvidt ikke er noe reelt unntak. De øvrige syv unntak er:

1. Skipsførere og loser.

2. Besetning på fartøy under 100 br.reg.tonn.

3. Besetning på fartøy som driver fiske eller selfangst hvis det er meningen at fangsten helt eller delvis skal bringes iland her i riket.

4. Besetning på fartøy i fart på norske innsjøer og elver.

5. Personer som ikke er ansatt i rederens tjeneste ombord.

6. Leger og sykepleiersker.

7. Besetning på fartøy i statens eller annen offentlig tjeneste når det ikke brukes til ervervsmessig føring av gods eller passasjerer.

Etter utvalgets oppfatning tilsier begrunnelsen for lavalderbestemmelsene at det føres kontroll med tiltredelsen for arbeidstakere som nevnt i pkt nr. 2, 3, 5 og 7. Tilsvarende gjelder stort sett i relasjon til vernepliktsbestemmelsene forsåvidt angår utenriks fart og i relasjon til bestemmelsene om de som blir utelukket fra å gjøre tjeneste i handelsflåten.

Kontrollen med at sjømannen har gjennomgått foreskreven legeundersøkelse omfatter også en rekke av de personer som er unntatt fra mønstringsplikten etter bestemmelsens pkt. 1-3 og 5-7.

For den felles sjømannsregistrering og for dem som bruker denne er det av vesentlig betydning at sjømannsregisteret får korrekte opplysnnger om arbeidstakere til sjøs, deres til- og fratreden m.v. også for store grupper av dem som idag er unntatt fra mønstringsplikt. Se nærmere herom under punkt a og under avsnitt IV.

Etter en samlet vurdering av behovet finner utvalget at man bør tilstrebe en elastisk ordning som gjør det mulig å føre kontroll med de arbeidstakere til sjøs som det til enhver tid anses å være av betydnng at det føres kontroll med. Utvalget vil foreslå et system slik at det fastsettes en rommelig omfangsbestemmelse for dem som skal kontrolleres, samtidig som det gis hjemmel for Kongen til å begrense eller utvide bestemmelsens anvendelsesområde.

Sett i forhold til gjeldende bestemmelser om mønstringsplikt innebærer forslaget visse utvidelser.

Unntaket i nr. 1 for skipsførere og loser foreslås opphevet. Ved ansettelse som fører må i alle tilfelle skipsføreren fremstille seg for mønstringsmyndighetene og fremlegge bevis for sin rett til å føre skipet. Det er også av betydning for skipsføreren å få sin fartstid notert. For loser er kontrollen av betydning for de fast ansatte ruteloser. For andre norske eller utenlandske loser er saken uten interesse. Det forutsettes at det i de bestemmelser som Kongen gir blir fastslått at sistnevnte loser faller utenfor ordningen.

Unntaket i nr. 2 om arbeidstakere på fartøyer under 100 br. reg. tonn opprettholdes, men det forutsettes at Kongen kan gi bestemmelser om de grupper av dem som det kan være grunn til å trekke inn under ordningen. Dette kan f.eks. være aktuelt for arbeidstakere på enkelte ruteskip under 100 br. reg. tonn.

Unntaket i nr. 3 om arbeidstakere på fiske- og fangstfartøyer foreslåes opphevet. Det forutsettes at Kongen gir bestemmelser som begrenser omfanget til det som en vurdering av kontrollhensynene tilsier. Det vises her til bestemmelsene om lavalder, verneplikt, legeundersøkelse, sjømannsregistrering m.v. Spørsmålet bør også vurderes i sammenheng med de bestemmelser som måtte bli gitt om arbeidsforhold i fisket m.v., jfr. innstilling av 26. mai 1965 fra Komitéen til å utrede spørsmål om lov om arbeidsforhold i fisket m.v., en innstilling som utvalget ikke går nærmere inn på. Sett

i forhold til Pensjonstrygden for sjømenn ville det f.eks. være ønskelig at kontrollen omfatter de arbeidstakere (»egentlige sjømenn«) på fiske- og fangs tf ar tøyer utenom pelagisk hvalfangst som omfattes av denne trygdeordning.

Unntaket i nr. 4 for arbeidstakere på skip i innsjø- eller elvefart foreslåes opprettholdt.

Unntaket i nr. 5 for arbeidstakere ombord som er ansatt av andre enn rederiet, foreslåes opphevet. Også her kan det bli spørsmål om å etablere forenklede kontrollordninger.

Bestemmelsene i nr. 6 om unntak for leger og sykepleiersker foreslåes også opphevet. Skulle det for enkelte mindre grupper vise seg upåkrevet med kontroll, bør dette kunne reguleres gjennom bestemmelse fastsatt av Kongen.

Unntaket i nr. 7 om arbeidstakere på fartøyer i Statens eller annen offentlig tjeneste foreslåes opphevet, idet det ikke kan sees at kontrollen for disse arbeidstakere er mindre påkrevet enn for andre. Skulle det vise seg at dette likevel er tilfelle for enkelte grupper, f.eks. for fastlønte, kan Kongen fastsette særordninger, eventuelt unntak.

Unntaksbestemmelsen i nr. 8 er ikke nødvendig og kan oppheves. Regulerende bestemmelser kan eventuelt gis i forbindelse med reglene om fremgangsmåten for kontrollen.

Utvalget vil understreke at det har vært bestemmende for dets standpunkt om utvidelse om omfangsbestemmelsen til nye grupper arbeidstakere, at det samtidig foreslåes en sløyfing av mønstrings avgiften og regler som åpner adgang til forenklede mønstringsrutiner og unntak fra personlig møteplikt for grupper arbeidstakere hvor det er tilrådelig å etablere andre tilfredsstillende ordninger. Det vises herom til senere avsnitt.

Bakken, Five, Hamre og *Aanensen* skal bemerke at etter deres oppfatning kan de nåværende unntak opprettholdes, forutsatt at man får en generell hjemmel til å sette i verk spesielle registreringskontrolltiltak når særlig tungtveiende grunner tilsier dette, f.eks. når gjeldende bestemmelser ikke blir overholdt. Det gis imidlertid tilslutning til det foreslåtte kontrollomfang idet det forutsettes at det gjøres bruk av bestemmelsene om fritak (særordninger) så langt det er forsvarlig. Som eksempel på et slikt unntak vises til den nåværende meldingsordning for redningsskøytene, jfr. utvalgets omtale av nevnte ordning i avsnitt IV, 3, B, c, og avsnitt IV, 5, b.

Hvem bør forestå kontrollen

Utvalget har drøftet spørsmålet om hvem som bør forestå kontrollen. Det kan her bli tale om private eller offentlige instanser. De private instanser som kunne komme på tale er rederiet eller skipets fører, eventuelt i visse henseender partorganisasjoner eller utvalg med representanter fra disse. I denne forbindelse vil utvalget peke på at Norge er bundet av visse forpliktelser i ILO-konvensjon nr. 22 om sjømenns hyreavtaler som forutsetter kontroll ved offentlig myndighet. Videre kan nevnes at etter sysselsettingsloven er det påbudt offentlig forhyring av underordnede mannskaper. Disse mannskaper må således under enhver omstendighet passere et offentlig kontor før tiltreden av tjeneste. Dette kontor er idag også den instans som fører kontroll med at de underordnede som er utelukket fra tjeneste i handelsflåten ikke blir forhyrt. Offentlig kontroll er også påbudt for gjennomføringen av bestemmelsene om obligatorisk kurs for førstereisgutter i utenriks fart.

I tillegg til dette kommer visse andre kontrollfunksjoner som etter utvalgets oppfatning også bør tilligge en offentlig instans. Dette gjelder bl.a. kontrollen med gjennomføringen av bestemmelsene om lavalder, kvalifikasjoner og legeundersøkelse.

Utvalget vil særlig påpeke at mønstringen i realiteten idag består i kontroll av at de krav som er stillet i norsk lov om tjenestegjøring til sjøs er oppfylt, at den inngåtte hyrekontrakt er i samsvar med norsk lov og med avtale mellom partene og at arbeidstakerens fratreden er i samsvar med lov og avtale og at han har fått riktig oppgjør. Det forutsettes i denne forbindelse at den som forestår kontrollen også skal gi nødvendig veiledning og foreta megling i tilfelle av tvist.

Utvalget er etter dette kommet til at kontrollen prinsipielt bør legges til offentlige myndigheter. Medvirkende til dette standpunkt er også hensynet til å få kontrollerte opplysninger til sjømannsregistreringen.

Bakken, Five Hamre og *Aanensen* skal bemerke at etter deres oppfatning kan flere av de nevnte kontrollfunksjoner effektivt tillegges rederiet eller skipet. De finner imidlertid ikke grunn til å fremsette noe forslag om dette.

Av offentlige instanser som det etter *utvalgets* oppfatning kan være aktuelt å legge mønstringsfunksjonene til, er det bare forhy-

ringsmyndighetene eller egen mønstringsmyndighet i samarbeid med forhyringsmyndighetene som kan komme på tale.

Allerede idag er forhyrings- og mønstringsfunksjonene lagt til samme kontor.

I Norge er disse funksjoner lagt til sjømannskontorene og visse arbeidskontorer. I denne forbindelse minner utvalget om at mønstringsplikten gjelder et større antall sjømenn enn de som omfattes av bestemmelsene om obligatorisk forhyring.

I utlandet er de nevnte funksjoner lagt til norske utenrikske stasjoner, dog således at på enkelte steder er forhyringen og i mindre utstrekning mønstringen lagt til godkjente forhyringskontorer.

Sentralt administreres mønstringen av Direktoratet for sjømenn. Bl.a. som følge av interessefellesskapet i mønstringskontrollen og registreringen er det oppnevnt et råd for denne sentralmyndighet med representanter fra forskjellige departementer og organisasjoner.

Utvalget ser det påkrevet at kontrollen med tiltreden og fratreden foreståes av et koordinerende organ som er ansvarlig for sjømannsregistreringen og mønstringskontrollen, herunder i relasjon til sjømannslovgivningen.

Utvalget finner ikke å kunne foreslå noen endring i det etablerte system, idet dette gir muligheter for elastiske løsninger.

Når det gjelder spørsmålet om nåværende administrasjonsordning for arbeidet med kontrollfunksjonene er den mest hensiktsmessige, finner det *forannevnte mindretall* ikke å burde ta standpunkt til denne side av kontrollordningen. Dette spørsmål mener mindretallet må bli å avgjøre på det administrative plan.

Kravet til personlig fremmøte

Forsåvidt gjelder kravet til personlig fremmøte ved mønstring, bestemmer mønstringslovens § 5:

»Ved mønstring skal sjømannen møte personlig sammen med fartøyets fører eller reder eller en fullmektig for en av disse.

Avmønstring av en sjømann kan dog også skje når sjømannen på grunn av sykdom eller annen av vedkommende mønstringsmyndighet godkjent årsak ikke er i stand til å møte personlig.«

I praksis har det på visse felter utviklet seg former for mønstring som faktisk innebærer en lempning i kravet til personlig fremmøte.

I noen utstrekning møter bare sjømannen ved *påmønstring*, idet rederiet inngir sitt oppdrag til sjømannskontoret (stasjonen) og ber om at det blir foretatt nødvendig forhyring/mønstring. - Ved ommønstring møter normalt bare skipets representant, som fremlegger hyrekontrakten for påtegning om den avtalte endring. -

Som tidligere omtalt må spørsmålet om personlig fremmøte vurderes dels i forhold til sjømannen og dels i forhold til rederiet.

Ut fra de kontrollhensyn som begrunner mønstringen og som det er redegjort for foran, finner utvalget at man som hovedregel må fastholde kravet om at sjømannen må møte personlig ved påmønstring. Forsåvidt angår rederiets fremmøteplikt finner utvalget ikke grunn til å foreslå noen endring i den innarbeidede praksis.

Forsåvidt angår de nye grupper arbeidstakere som utvalget foreslår heretter skal omfattes av mønstringsplikten, kan forholdene stille seg noe forskjellig. - Når det gjelder arbeidstakere på fiske- og fangstfartøyer (på 100 br. reg. tonn og derover) kan det gjøre seg praktiske vanskeligheter gjeldende ved å kreve personlig fremmøte. Dette henger sammen med at disse fartøyer går ut fra steder som ofte kan ligge fjernt fra mønstringsmyndighetenes kontorsted. Disse forhold tilsier at man bør finne frem til forenklede mønstringsordninger for denne gruppe, jfr. under avsnitt g. - Hvis en således etablert ordning ikke blir etterful gt, bør man etter utvalgets oppfatning kunne kreve vanlig fremmøte. Dette gjelder ikke minst av hensyn til behovet for kontrollen med helseforskrifter, kvalifikasjoner m.v.

For de øvrige nye grupper arbeidstakere som foreslåes omfattet av mønstringsplikten, antar utvalget at man som hovedregel bør kreve personlig fremmøte. Men også her bør det overveies om man kan finne frem til brukbare forenklede mønstringsordninger.

Når det gjelder *ommønstringer* finner utvalget at det ikke er grunn til å fastholde kravet om personlig fremmøte, og viser forøvrig til den praksis som allerede er innarbeidet på dette område.

Spørsmålet om personlig fremmøte ved *avmønstring* må vurderes i relasjon til blant annet behovet for kontroll med fratreden og avregning, og for offisiell bekreftelse på tjene-

steforholdets opphør samt ønsket om ved avmønstring utenfor riket å etablere kontakt mellom de som avmønstres og mønstringsmyndigheten.

Av avmønstringer utenfor riket utgjør ordinære kontraktsmessige mønstringer hovedmengden med ca. 88 %, mens avmønstringer på grunn av sykdom, akterutseiling, rømning og avskjedd m.v. utgjør ca. 12 %.

Utval get forutsetter at avmønstringer på grunn av sykdom, akterutseiling, rømning og avskjed må bli å foreta på samme måte som hittil, idet det her ikke kan antas å være tilrådelig å innføre noen former for forenkling av det nåværende system. Avgjørende i så henseende må etter utvalgets oppfatning være at det for praktisk talt alle disse kategoriers vedkommende må påregnes å foreligge komplikasjoner av en eller anne art, bl.a. i forbindelse med selve avregningsoppgjøret. Det må derfor fortsatt antas å være det mest betryggende at avmønstringen foregår på vanlig måte og med personligt fremmøte for sjømannen i de tilfelle dette er mulig.

Når det gjelder spørsmålet om personlig fremmøte ved avmønstring utenfor riket har utvalget delt seg i et flertall, *formannen, Bakken, Five, Hamre, Johansen* og *Aanensen,* og et mindretall *Gjellum, Hartmark, Karling* og *With.*

Flertallet anfører at ved de ordinære avmønstringer, dvs. avmønstringer som skyldes kontraktens opphør og som ikke foranlediger noen tvist, er mønstringsmyndighetenes medvirkning forholdsvis begrenset. Det er riktignok så at det i henhold til forskriftene skal kontrolleres at avregningen er riktig, men utvalget er av den oppfatning at bestemmelsen etter hvert har fått mindre betydning. I praksis utøves kontrollen før avregningen ved en av skipets offiserer, særlig av telegrafisten, som normalt er den som foretar avregningsoppgjøret. Kontrollen utøves videre av sjømannen selv, og i stor utstrekning også av tillitsmannen ombord eller av sjømannsorganisasjonenes representanter iland. Både sjømannen og tillitsmannen vil normalt idag være såvidt godt informert om spørsmål av tariffmessig art at de er godt kvalifisert til å kontrollere avregningen.

Flertallet finner at i betraktning av at mønstringsmyndighetenes medvirkning ved ordinære avmønstringer faktisk innskrenker seg til en formalakt i form av stempling av papirene, foreligger det en mulighet for en forenkling av prosedyren ved å lempe på kravet om personlig fremmøte. Ved normale avmønstringer synes personlig fremmøte å være unødvendig, samtidig som det er tidskrevende og kostbart. Det ansees således unødvendig med personlig fremmøte når sjømannen ikke har noen innsigelser å gjøre gjeldende i forbindelse med avmønstringen eller tjenesteforholdet forøvrig. Når han dessuten etter fratreden skal reise direkte hjem eller til et annet sted for å melde seg som hyresøkende, kan utvalget ikke se noen grunn til at han fortsatt skal være nødt til å møte personlig ved avmønstringen. Slikt fremmøte er tidskrevende for så vidt som det normalt betyr at sjømannen må reise fra skipet og innom vedkommende mønstringsmyndighet, (forhyringskontor eller konsulat) og derfra til den stasjon eller flyplass han skal reise ut fra.

Flertallet er oppmerksom på at ved å frita sjømannen fra personlig fremmøte ved avmønstringen, kan det tenkes at sjømannen ikke får forelagt for avmønstringsmyndigheten sine mulige innsigelser i forhold til kontrakten, avregningen eller tjenesteforholdet forøvrig. Flertallet antar at denne vanskelighet kan overkommes ved at det innføres en alminnelig regel om at sjømannen ved fratreden skal undertegne sin hyrekontrakt, dvs. den delen av den som inneholder avmønstringsmeldingen og avmønstringsjournalen. Begge disse skjema forutsettes å skulle leveres av skipet til avmønstringsmyndigheten på samme måte som idag. Skulle sjømannen av en eller annen grunn ønske avmønstringen foretatt ved personlig fremmøte, kan han bare unnlate å undertegne vedkommende skjema, og samtidig overfor en av skipets offiserer fremsette ønske om å møte personlig for avmønstringsmyndigheten på vanlig måte. Dette vil etter flertallets oppfattning være tilstrekkelig til å sikre at sjømannen får anledning til å forelegge sine mulige anførsler i forbindelse med avmønstringen for mønstringsmyndigheten.

En rekke utenrikske stasjoner har overfor utvalget omtalt betydningen av å få kontakt med de sjømenn som fratrer tjenesten blant annet av hensyn til samarbeidet med de lokale immigrasjonsmyndigheter. Denne kontakt kan etter flertallets oppfatning etableres ved at skipet innleverer avmønstringsmelding på vanlig måte for videreforsendelse til sjømannsregisteret, men også ved at avmønstring i større utstrekning foretas ombord i de tilfelter møn-

stringsmyndigheten (stasjonen) finner dette praktisk.

Mindretallet vil peke på at det ved avmønstring i *utlandet* ikke på forhånd er gitt at en avmønstring er ordinær. Avregningsoppgjøret idag er som tidligere fremhevet så komplisert at dette som hovedregel bør kontrolleres av mønstringsmyndigheten. Først etter de råd og den veiledning som disse myndigheter kan gi, vil det i mange tilfelle være mulig for sjømannen å ta standpunkt til hyreoppgjøret, og da særlig spørsmålet om han bør fremme saken som tvistesak i henhold til sjømannslovens § 43. - Mindretallet er derfor av den oppfatning at det forsåvidt angår avmønstring i utlandet fortsatt er ønskelig både med personlig fremmøte og med kontroll fra det offentliges side av avregningen og av avmønstringen forøvrig. Videre kan bemerkes at det ikke alltid er mulig eller hensiktsmessig for sjømenn å fremsette sine eventuelle innsigelser overfor skipet direkte. De må derfor etter mindretallets oppfatning fortsatt få adgang til ved alle avmønstringer å gjøre sine innsigelser gjeldende overfor en offisiell mønstringsmyndighet. Det er etter mindretallets oppfatning lite betryggende å basere et slikt system som foreslått av flertallet på den omstendighet at en sjømann kan få adgang til å møte for en mønstringsmyndighet hvis han ønsker det. Det ligger i sakens natur at det i flere tilfelle kan være vanskelig for sjømannen å fremsette en slik anmodning overfor skipet, og forholdet vil lett kunne resultere i at han unnlater å fremme spørsmål som han normalt ville ha forelagt for mønstringsmyndigheten.

Mindretallet påpeker også at det av hensyn til kontrollen med sykerettigheter er av betydning at sjømannen når dette er mulig allerede ved fratreden kommer i kontakt med den utenrikske stasjon. Det vises i denne forbindelse også til sjømannslovens § 32.

På samme måte er konsulatets kontakt med sjømannen allerede ved avmønstringen av største betydning for å fastsette sjømannens rett til hjemreise etter lengre tids tjeneste, jfr. sjømannslovens § 25.

Når det gjelder hjemreisen i sin alminnelighet, vil mindretallet peke på den spesielt etablerte hjemreiseordning med fly, (Government Request) som forutsetter at den utenrikske stasjon allerede ved sjømannens fratreden kommer i kontakt med ham for å ordne hjemreisen. Den beste måte dette kan skje på er at konsulatet umiddelbart etter avmønstring og før fratreden har ordnet dette forhold med skip og sjømann.

Videre bemerkes at den pågående utbygning av sosialomsorgen for sjømenn tilsier at den utenrikske stasjon kommer i kontakt med sjømannen før fratreden. Særlig gjør dette seg gjeldende når det gjelder omsorgen for unge sjømenn. Likeledes antar mindretallet at samarbeidet med de stedlige immigrasjonsmyndigheter best skjer ved at representanter fra norsk utenriksstasjon er til stede og forestår avmønstringen. Her kommer inn spørsmålet om garantier for opphold, påtegning på pass, og ofte vil et godt samarbeide mellom utenriksstasjon og vedkommende immigrasjonsmyndighet i vesentlig grad redusere vanskeligheter som ellers lett vil kunne oppstå. Her kommer også inn handheving av immigrasjonsbestemmelser i relasjon til ansvaret for vekksendelse og hjemreise.

Mindretallet vil i denne forbindelse også henvise til at en lang rekke utenrikske stasjoner som svar på forespørsel understreker det ønskelige i at vedkommende konsulat medvirker ved fratreden.

Mindretallet er enig med flertallet i det dette uttaler om betydningen av at avmønstringen skjer ombord.

Bakken skal bemerke at han er enig med mindretallet i at det når det gjelder omsorgen for unge sjømenn, er av betydning at disse etter fratredelse i utenlandsk havn, kommer i kontakt med vedkommende utenriksstasjon.

Han finner imidlertid at slik kontakt må kunne etableres uten at en oppretholder ordningen med personlig fremmøte ved avmønstring.

Utvalget er enstemmig av den oppfatning at ved fratreden *innen riket* fra skip i utenriks fart er behovet for personlig fremmøte mindre enn ved fratreden i utlandet.

Forsåvidt angår fratreden fra skip i *innenriks fart* mener utvalget at det som hovedregel ikke er behov for personlig fremmøte. Den nødvendige avregningskontroll m.v. kan skje ved sjømannskontor, rederikontor og ved sjømanns- og rederiorganisasjonene. Sjømannen bør imidlertid, som ved fratreden utenfor riket, ha adgang til å kreve avmønstring ved personlig fremmøte. - I innenriks fart, herunder i fiske og fangst, er forholdene varierende, og det kan derfor være behov for å etablere rimelige og adekvate kontrollordninger for de forskjellige grupper. Det vises herom til avsnitt

g. nedenfor. Det samme gjelder for fartøyer som går dels i utenriks og dels i innenriks fart.

Spesielle mønstringsordninger

Spørsmålet om adgang til å etablere *særordninger* for gjennomføringen av mønstringskontrollen er berørt tidligere i innstillingen.

Forholdene i enkelte fartsområder kan være så særegne at det er vanskelig og henimot umulig å gjennomføre den vanlige mønstringsordning. Ikke minst er dette tilfelle for arbeidstakere som er fast ansatt i rederiet, men som flyttes fra skip til skip eller er undergitt en skiftordning med tjeneste på et eller flere skip med mellomliggende opphold i land.

Utvalget har allerede i pkt. 6, (s. 83), pekt på at behovet for kontroll gjør seg gjeldende med varierende styrke og utstrekning for forskjellige grupper og at man derfor bør tilstrebe en mønstringsordning som gir mulighet for smidig og elastisk gjennomføring av kontrollvirksomheten.

I pkt. 2, bokstav e, (side 77), har utvalget redegjort for den spesialordning som allerede er etablert for mønstringspliktige sjømenn som etter sin kontrakt tjenestegjør som ambulerende mannskaper på skip i lokalrutefart og kystfart. Ordningen er begrenset til å gjelde skip i innenriks fart og gjelder bare rederier som etter søknad til Direktoratet for sjømenn har fått samtykke til det. Sjømennene blir på vanlig måte påmønstret ved første gangs tiltreden og avmønstret ved fratreden som ambulerende mannskap. Det kreves ikke mønstring ved skifte fra et skip til et annet.

Utvalget finner at det fortsatt må være adgang til en forenklet mønstringsordning for denne gruppe.

Videre finner utvalget at det også for andre grupper hvor forholdene ligger til rette for det bør etableres likeartet eller annen tilpasset særordning. Dette gjelder også utenriksfart.

Som ny § 6 i mønstringsloven foreslår utvalget:

> »Kongen kan gi regler om forenklet mønstringsordning for arbeidstaker som etter sin kontrakt plikter å tjenstgjøre på flere av rederiets skip. Hvor forholdene måtte tilsi det gjelder det samme også for andre som arbeider ombord.«

Reglene forutsettes å ha bestemmelser om vilkårene for å anvende den forenklede ordning som blir fastsatt for gruppen. For én gruppe kan det tenkes at ordningen gjelder uten videre, mens det for andre grupper forutsettes søknad fra det enkelte rederi. Særordningen kan være basert på en første og siste gangs vanlig mønstring, på skriftlighet (uten personlig fremmøte av arbeidstaker og/eller rederi) osv. Særordning kan skille seg mer eller mindre fra den vanlige ordning. Det bør være adgang til stikkprøvekontroll. Et særlig spørsmål knytter seg til fartstidsregistreringen som er av betydning for kvalifikasjonsvurderingene og for sjømannspensjoneringen. Det bør sørges for at hensynet til denne registrering blir sikret. Flere metoder kan tenkes. Vanligvis må rederiet pålegge å registrere den aktuelle fartstid. Registreringen av fartstiden i sjømannsregisteret kan skje på forskjellig vis, f.eks. ved fortløpende meldinger eller ved tjenestens opphør eller samlet for et passende tidsrom (f.eks. en gang i året).

Det må være en forutsetning at vanlig mønstring kan kreves for vedkommende rederi hvis vilkårene for særordningen ikke blir fulgt lojalt.

Videre må det vanligvis stå den enkelte sjømann og rederi fritt om de heller vil benytte den vanlige mønstringsordning istedet for særordningen.

Foruten den forannevnte gruppe ambulerende mannskaper i innenriks fart, kan særordning være hensiktsmessig for en rekke andre grupper. Utvalget skal her peke på noen av disse.

Etterhvert som det blir mer alminnelig at sjømenn ansettes fast i rederiet med plikt til å tjenestegjøre på rederiets forskjellige skip, og reglene i sjømannslovgivningen måtte bli tilpasset dette, kan det bli aktuelt med spesielle mønstringsordninger for disse.

Særordning kan spesielt være aktuelt for passasjerskip og ferger med arbeidstakere som arbeider i skift under slike forhold at de bare følger med skipet når de er i arbeide.

Særordning kan være aktuell for arbeidstakere ombord som er ansatt av andre enn rederiet og særordning bør også overveies for andre grupper arbeidstakere som må foreslåes omfattet av mønstringsloven. Spesielt gjelder dette på fiske- og fangstfartøyer på 100 br. reg. tonn og derover. I denne forbindelse vises til fremstillingen i avsnitt IV, pkt. 5, bokstav b, (side 43): At den tidligere etablerte registre-

ringsordning har sviktet i stor utstrekning har flere årsaker. Men om en nå får adgang til å kreve vanlig mønstring hvor særordningen ikke lojalt blir fulgt, skulle man tro at partene ser den store fordel som en særordning — uten personlig møteplikt - har for dem, og derfor vil følge opp særordningen bedre enn før.

Utvalget vil presisere at vurderingen av spørsmålet om det bør være særordning for en bestemt gruppe og hvorledes denne bør etableres, må foretas særskilt for vedkommende gruppe. Det må foretas en avveining av kontrollbehovet og muligheten for å gjennomføre hensiktsmessig kontroll.